

Ana Luísa Andrade Moreira

**PATRIMÔNIO NAVAL DE LAGUNA-SC:
PRÁTICAS TRADICIONAIS, IDENTIDADE E MEMÓRIA.**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Margarita Nilda Barretto Angeli, Phd.

Florianópolis
2018

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Moreira, Ana Luísa Andrade
Patrimônio Naval de Laguna - SC : práticas
tradicionais, identidade e memória / Ana Luísa
Andrade Moreira ; orientador, Margarita Nilda
Barretto Angeli, 2018.
180 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de
Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós
Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis,
2018.

Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Cultura. 3.
Memória. 4. Laguna. 5. Patrimônio Naval. I. Angeli,
Margarita Nilda Barretto. II. Universidade Federal
de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

Ana Luísa Andrade Moreira

**PATRIMÔNIO NAVAL DE LAGUNA-SC:
PRÁTICAS TRADICIONAIS, IDENTIDADE E MEMÓRIA.**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre” e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Florianópolis, 28 de agosto de 2018.

Prof. Fernando Simon Westphal, Dr.
Coordenador do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e
Urbanismo

Banca Examinadora:

Prof.^a Margarita Nilda Barretto Angeli, Phd.
Orientadora
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Luiz Eduardo Fontoura Teixeira, Dr.
Membro Externo
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Douglas Emerson Deicke Heidtmann Jr., Dr.
Membro Externo
Universidade do Estado de Santa Catarina

Dedico este trabalho à minha mãe,
Maria Gorete Andrade [in memoriam] e
Guilherme Nunes Sant'Anna.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, por ter chegado até aqui. Sem a proteção Dele nada seria possível.

À minha orientadora Margarita Nilda Barretto Angeli, por ter me acolhido tão bem e me auxiliado nessa caminhada com carinho e atenção.

À Luiz Lauro Pereira Júnior, que tão foi imprescindível para o correto andamento desse trabalho e que sempre esteve disposto a me ajudar, obrigada pela contribuição do começo ao fim.

À UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, que me proporcionou essa qualificação profissional, tão importante para minha carreira.

Aos professores do Pós-ARQ, pelos ensinamentos durante as disciplinas, contribuindo desse modo, para o meu aprimoramento e crescimento profissional.

À CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, pela bolsa de mestrado, sem a qual, não poderia dar andamento à pesquisa.

Obrigada à contribuição e presença dos professores em minha banca de qualificação e defesa de mestrado, Professor Dalmo Vieira Filho, Luiz Eduardo Fontoura Teixeira, Sérgio Torres Moraes e Douglas Emerson Deicke Heidtmann Jr.

Obrigada aos meus colegas de mestrado. Acredito que tenhamos nos ajudado sempre, fomos ombro amigo quando foi preciso e essa amizade foi importante para continuar com determinação em nosso objetivo.

Agradeço aos amigos pessoais, aos que estiveram nos momentos de descontração e apoio, aos que torceram por mim durante essa caminhada.

Aos meus irmãos, que mesmo longe, estamos sempre no coração, um dos outros.

Obrigada especialmente ao meu noivo, a base para que tudo fosse possível: Guilherme Nunes Sant’Anna, por fazer parte da minha vida e me incentivar diariamente em busca de meus sonhos.

E obrigada mãe, nunca te esquecerei e agradeço sempre por tudo que me ensinaste, graças a ti estou aqui.

Primeiro, lembrem-se de olhar para as estrelas lá no alto e não para seus pés lá embaixo. Dois: nunca desistam do seu trabalho. O trabalho lhe dá sentido e propósito, e a vida é vazia sem isso. Três: se você for afortunado a ponto de encontrar o amor, lembre-se que ele está ali e nunca o jogue fora. (Stephen Hawking)

RESUMO

Os reflexos das revoluções industriais, tecnológicas e do desenvolvimento do fenômeno da globalização trouxeram consequências marcantes para os ofícios e as práticas tradicionais de muitas comunidades do Brasil. O presente trabalho estudará um patrimônio que faz parte dessas perdas irreparáveis: a construção naval tradicional da cidade de Laguna, litoral sul do Estado de Santa Catarina. A construção naval faz parte do patrimônio cultural do nosso país e esse ofício pode nos ajudar a entender diferentes épocas e até mesmo a história de um povo. Descreveremos cinco tipos de embarcações características da Lagoa Santo Antônio dos Anjos e integrantes do patrimônio naval local. O trabalho abordará os conceitos de identidade, cultura, memória e práticas tradicionais, afim de evidenciar a importância da construção naval para a história do município de Laguna. Após os estudos teóricos, são apresentadas algumas práticas tradicionais visíveis atualmente na Lagoa Santo Antônio dos Anjos, sendo estas, a pesca artesanal e os sarilhos, característicos da localidade. As entrevistas com a população e pessoas envolvidas na questão do patrimônio naval tradicional, foram peças chaves para o bom entendimento da visão dos moradores sobre o que, para eles, é patrimônio e sobre o universo da construção tradicional naval. Esse patrimônio merece a sua divulgação como parte integrante da história e da identidade da cidade de Laguna, assim como ações de salvaguarda e perpetuação de sua memória.

Palavras-chave: Patrimônio Naval. Memória. Laguna. Cultura.

ABSTRACT

The repercussions of industrial and technological revolutions and the development of the globalization process have also brought significant consequences to the trades and traditional practices of many communities in Brazil. This Master theses will unveil a practice that is part of these irreparable losses: the traditional naval construction at Laguna a city located in the southern coast of the State of Santa Catarina. This craftshif is part of the Cultural Heritage of the country and can help us to understand differents times and the history of a community. We will describe five typologies of traditional vessels of the Santo Antônio dos Anjos Lagoon and constituent of naval local heritage. This work will address concepts as identity, culture, memory and traditional practices, to evidence the importance of shipbuilding for the history of the city of Laguna. After the theoric studies, some traditional practices involving the sea and the lagoon in the city of Laguna are presented, such as craft fishing and the typical “sarilhos” that can be seen along the waterfront. The interviews with citizens and stakeholders in traditional naval heritage were key pieces for a good understanding of the residents' vision of what heritage means for them and about the universe of traditional naval construction. The boats tell stories from different eras and leave permanent traces, just as the passage of time wears out the built environment. This heritage deserves its dissemination as an integral part of the history and identity of the city of Laguna, as well as actions to safeguard and perpetuate its memory.

Keywords: Naval Heritage. Memory. Laguna. Culture.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Embarcação na Lagoa Santo Antônio dos Anjos – Laguna - SC.....	29
Figura 2 - Delimitação do local de investigação.	32
Figura 3 - A Família - Tarsila do Amaral (1924).	41
Figura 4 - Embarcações ancoradas na Lagoa Santo Antônio dos Anjos.	44
Figura 5 - Expressões culturais do Brasil - A dança do Marrapaiá.	45
Figura 6 - Um conto de Decameron (1916) - John William Waterhouse.....	48
Figura 7 - Moldes de formas tradicionais na marcenaria Bez Fontana.	53
Figura 8 - Procissão de Nossa Senhora dos Navegantes e São Pedro (Laguna - SC).	55
Figura 9 - Tela intitulada Laguna, obra de Artur Cook.	59
Figura 10 - Localização de Laguna no território nacional e no Estado de Santa Catarina.	61
Figura 11 - Momento do salto do boto, sinalizando para o pescador a hora de lançar a rede.....	63
Figura 12 - Centro preservado de Laguna em horários não comerciais.	65
Figura 13 - Porto de Laguna século XIX.	68
Figura 14 - Inúmeros navios, iates e canoas ancorados no velho porto, meados do século XIX.	69
Figura 15 - Construção do Porto Carvoeiro de Laguna, atual Terminal pesqueiro da cidade.	71
Figura 16 - Comercialização de mercadorias no cais do Mercado Público na década de 60.	72
Figura 17 - Delimitação do Complexo Lagunar Sul Catarinense.....	73
Figura 18 - Canoa de convés na Lagoa Santo Antônio dos Anjos. Obra de Artur Cook.....	74
Figura 19 - Canoas de convés no cais do Mercado Público, década de 30	75
Figura 20 - Baleeira Açoriana.	76
Figura 21 - Canoa bordada no complexo lagunar.	77
Figura 22 - Canoa bordada no litoral catarinense.....	78
Figura 23 - Bote do sul, utilizado para travessia de pedestres no Canal da Barra Laguna/SC.	80
Figura 24 - Canoa de Borda Lisa.....	81
Figura 25 - Vista superior de uma embarcação com painel popa e dupla proa, respectivamente.....	82
Figura 26 - Inúmeras bateiras para reparo em Laguna - SC.....	83

Figura 27 - Bateira com vela de espicha. Nota-se que a vela está sendo utilizada como propulsão auxiliar, pois é visível a caixa de proteção do motor.	83
Figura 28 - Exemplo de Ex-voto.	87
Figura 29 - Modelista Luiz Lauro Pereira Júnior e o modelo do baleeiro Charles Morgan.	88
Figura 30 - Projeto da canoa de convés, desenho de Lucas Delgado.	89
Figura 31 - Ilustrações de Alves Câmara.	90
Figura 32 - Aquarela do Almirante Pâris e miniatura da embarcação na exposição Todos os barcos do Mundo, no Museu de Marinha de Paris.	91
Figura 33 - Coleção de Henrique Maufroy Seixas.	92
Figura 34 - Alguns modelos de Carlos Heitor Chaves para a coleção Alves câmara.	93
Figura 35 - Alguns modelos de Conny Baumgart para a coleção Alves Câmara.	94
Figura 36 - Luiz Lauro Pereira Jr em seu ateliê/oficina.	94
Figura 37 - Acervo do Modelista Naval Luiz Lauro Pereira Jr.	95
Figura 38 - Pesca no canal da barra Laguna – SC, com uma pequena bateira.	99
Figura 39 - Percentual mensal da produção artesanal em laguna, de janeiro a junho de 2017.	100
Figura 40 - Pesca em Laguna.	101
Figura 41 - Sarilhos em Laguna.	101
Figura 42 - Sarilhos na Lagoa Santo Antônio dos Anjos.	103
Figura 43 - Croqui de sarilho simples com cobertura uma água.	107
Figura 44 - Croqui de sarilhos simples.	108
Figura 45 - Sarilho duplo.	108
Figura 46 - Conjunto de sarilhos.	109
Figura 47 - Interação entre pescador e boto, Laguna - SC.	111
Figura 48 - Orla do Bairro Mar Grosso e Molhes da barra, poucos e pequenos sarilhos. Vista aérea destacando a orla do Mar Grosso e Ponta da Barra.	111
Figura 49 - Trecho II - Bairro Magalhães, casas maiores de classe social média - alta.	113
Figura 50 - Bairro Magalhães, sarilho grande para uma embarcação e deck.	114
Figura 51 - Trecho II - Vila Vitória, sarilhos maiores e ranchos de pesca à beira da Lagoa.	114
Figura 52 - Bairro Ponta das Pedras, pesca com auxílio dos botos.	116
Figura 53 - Trecho III: Ponta das Pedras, ocupações irregulares e muitos sarilhos e ranchos de pesca à beira da Lagoa.	116

Figura 54 - Bairro Centro - vista da Lagoa e aérea para o bairro.	118
Figura 55 - Acessos a Lagoa no bairro Centro.	119
Figura 56 - Trapiches e sarilhos - Esperança.....	121
Figura 57 - Porto de Pesca artesanal, Rua do Avaí.	123
Figura 58 - Porto de Pesca artesanal, Rua do Avaí.	123
Figura 59 - Sarilhos no Trecho VII - Cabeçudas.....	125
Figura 60 - Sarilhos na Cabeçuda, formando pequena vila de pescadores.	127
Figura 61 - Localidades que se destacaram no levantamento realizado.	129
Figura 62 - Embarcação em escala.....	135
Figura 63 – Gráficos de caracterização da amostra.....	137
Figura 64 - Nuvem de ideias 01 – categoria "Patrimônio".....	138
Figura 65 - Nuvem de ideias 02 – categoria "Identidade".....	139
Figura 66 - Nuvem de ideias 03 – categoria "Memória".....	139
Figura 67 - Nuvem de ideias 04 – categoria "Percepção".	140
Figura 68 - Fotografias utilizadas na segunda etapa da entrevista. Local: Cais do Porto de Laguna, nas décadas de 1920, 1930 e 1960.	142
Figura 69 - Nuvem de ideias – conclusão.	143
Figura 70 - Seu Juca em primeiro plano e os sarilhos e suas embarcações ao fundo. Lugar também para consertar os peixes.	145
Figura 71 - Mestre Naval Seu Juca e o modelista naval Luiz Lauro Pereira Jr. mostra a vela de espicha, tradicionalmente utilizada no complexo lagunar.	146

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Limite da Bacia Hidrográfica do Rio Tubarão, divisão das Sub-bacias que a compõem e delimitação do Complexo Lagunar.....	31
Mapa 2 - Mapa das localidades com festas religiosas ligadas ao mar em Laguna - SC.....	56
Mapa 3 - Mapa de Laguna indicando as manchas de expansão mais significativas em relação ao traçado e espacialidade na paisagem da cidade.	62
Mapa 4 - Mapa do Caminho das Tropas, 1664-1728.	67
Mapa 5 - Localização de Laguna, Lauro Muller e Criciúma.....	70
Mapa 6 - Área levantada em azul.....	105
Mapa 7 - Delimitação dos bairros.	106
Mapa 8 - Orla levantada total com delimitação dos bairros.	107
Mapa 9 - Em destaque Trecho I, II e III: alto e médio índice de sarilhos	110
Mapa 10 - Delimitação Trecho IV: nenhum sarilho.....	117
Mapa 11 - Em destaque Trecho V: alto índice de sarilhos e trapiches.....	120
Mapa 12 - Delimitação Trecho VI: pouco ou nenhum e alto índice de sarilhos.	122
Mapa 13 - Em destaque Trecho VII: nenhum e médio e índice de sarilhos.	124

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Tipologias de embarcações mais comuns na Lagoa Santo Antônio dos Anjos.....	84
Quadro 2 - Análise de conteúdo das entrevistas com moradores.	140

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

EPAGRI - Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina

FCC - Fundação Catarinense de Cultura

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PMAP - Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira do Estado de Santa Catarina

SC - Santa Catarina

SIGSC - Sistema de Informações Geográficas de Santa Catarina

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	29
1.1	DELIMITAÇÃO DO TEMA	30
1.2	DESCRIÇÃO DO LOCAL DE INVESTIGAÇÃO	30
1.3	DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA/ PERGUNTA DE PESQUISA.....	32
1.4	OBJETIVO.....	32
1.4.1	Objetivo Geral	32
1.4.2	Objetivos Específicos	33
1.5	JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA.....	33
1.6	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	35
1.7	ESTRUTURA DA PESQUISA	37
2	REVISÃO DE LITERATURA	41
2.1	O CONCEITO DE IDENTIDADE	41
2.2	O CONCEITO DE CULTURA	45
2.3	O CONCEITO DE MEMÓRIA	48
2.4	OFÍCIOS E PRÁTICAS TRADICIONAIS	53
3	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	59
3.1	A CIDADE DE LAGUNA.....	59
3.1.1	Breve histórico de fundação	59
3.1.2	Na atualidade	60
3.2	LAGUNA E A LAGOA SANTO ANTÔNIO DOS ANJOS	65
3.3	O PATRIMÔNIO NAVAL.....	72
3.3.1	Patrimônio Naval do Complexo Lagunar – Laguna/SC..	74
3.3.2	Considerações	83
3.4	MODELISMO NAVAL.....	86
4	PRÁTICAS TRADICIONAIS DA LAGOA SANTO ANTÔNIO DOS ANJOS	99

4.1	PESCA ARTESANAL	99
4.2	SARILHOS.....	101
4.2.1	Levantamento dos sarilhos.....	105
4.2.1.1	Trecho I - Molhes da Barra e Mar Grosso	109
4.2.1.2	Trecho II - Magalhães e Vila Vitória.....	112
4.2.1.3	Trecho III - Ponta das Pedras.....	115
4.2.1.4	Trecho IV - Centro.....	117
4.2.1.5	Trecho V - Esperança e Progresso	119
4.2.1.6	Trecho VI - Portinho.....	122
4.2.1.7	Trecho VII - Mato Alto e Cabeçuda	124
4.2.2	Análise dos Dados	127
5	ENTREVISTAS	133
5.1	HISTÓRIA ORAL.....	133
5.2	ENTREVISTA COM MESTRE CARPINTEIRO NAVAL.....	144
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	151
6.1	DIRETRIZES PARA MANUTENÇÃO DA MEMÓRIA DO PATRIMÔNIO NAVAL TRADICIONAL LAGUNENSE.....	151
6.1.1	Diretrizes Sugeridas.....	151
6.2	RECOMENDAÇÕES PARA FUTUROS TRABALHOS ..	152
6.3	CONSIDERAÇÕES DA AUTORA	152
7	REFERENCIAS.....	155
	APÊNDICE.....	163
	APÊNDICE A – Entrevista com o Modelista Naval Luiz Lauro Pereira Júnior, realizada em 11 de abril de 2014.....	163
	APÊNDICE B – Depoimento do Mestre Carpinteiro Naval Seu Juca, colhido em 26 de julho de 2018.	169

Capítulo 1

*Amar o perdido deixa confundido este coração.
Nada pode o olvido contra o sem sentido apelo do
Não. As coisas tangíveis tornam-se insensíveis à
palma da mão. Mas as coisas findas, muito mais
que lindas, essas ficarão.
(Carlos Drummond de Andrade - Memória)*

1INTRODUÇÃO

Este trabalho refere-se à construção tradicional naval da cidade de Laguna – Santa Catarina, aliando a identidade e a cultura da cidade, na medida em que faz parte da história social e integra-se a outros patrimônios, como a pesca e as paisagens. O patrimônio naval já é, por si só, um patrimônio cultural importante para conhecer e entender os contextos em que se inserem cada espaço geográfico litorâneo.

Figura 1- Embarcação na Lagoa Santo Antônio dos Anjos – Laguna - SC.



Fonte: <http://www.ronaldoamboni.com>.

O conhecimento passado de pai para filho é o primeiro registro desse saber fazer, mas não deve ser o único, é preciso registrar e salvar o que faz parte de nossa cultura.

São necessárias ações que buscam a salvaguarda, a preservação e a recuperação da construção naval artesanal, para, desta maneira alcançar a perpetuação da memória de técnicas e saberes que, se não tiverem a devida atenção e cuidados o mais rápido possível, desaparecerão por completo.

Muitas dessas embarcações foram perdidas, desmontadas e descaracterizadas, entrando em processo de degradação, por vezes irreversível.

Portanto, urge a preservação desta cultura e identidade, pois “o desaparecimento de uma embarcação ou a morte de um mestre significa perda de informações seculares” (FOGAÇA, 2005, p. 107).

1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA

Será abordada a preservação do patrimônio naval da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, localizada no Complexo lagunar do sul do Estado de Santa Catarina.

1.2 DESCRIÇÃO DO LOCAL DE INVESTIGAÇÃO

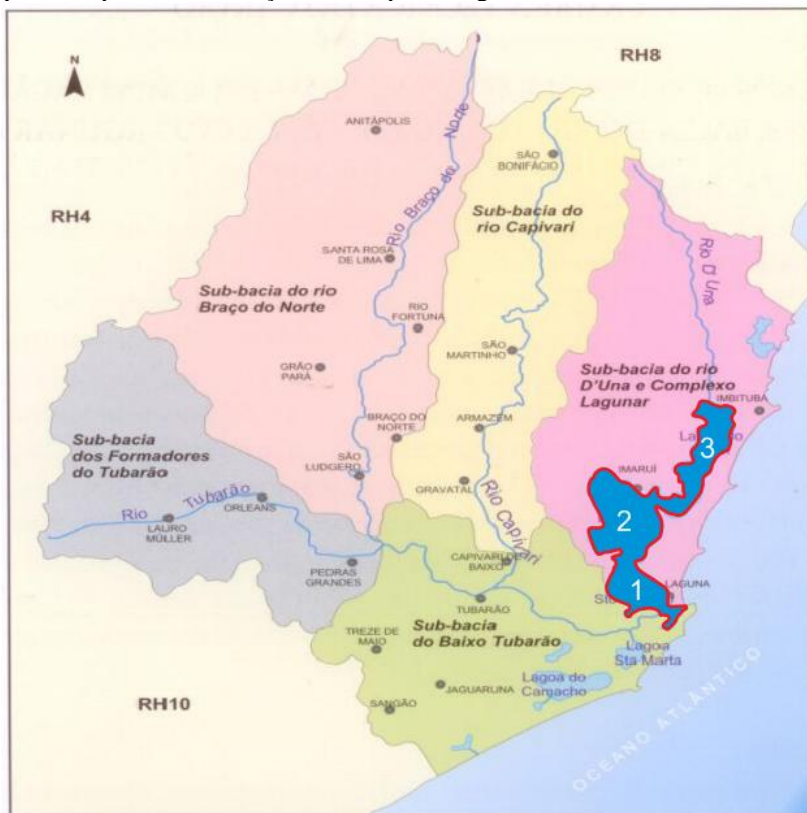
Laguna localiza-se no sul do Estado de Santa Catarina, a uma latitude de 28°28'57" Sul e a longitude 48°46'51" Oeste, e altitude de dois metros acima do nível do mar. Sua população estimada no ano de 2017, segundo o IBGE, era de 45.311 habitantes e Densidade Demográfica de 116,77 habitantes/km².

Sua economia é baseada na pesca artesanal e industrial, bem como o turismo e o comércio.

A cidade está situada na Bacia Hidrográfica do Rio Tubarão e Complexo Lagunar, que corresponde à Região Hidrográfica Sul Catarinense 9 - RH9 (Mapa 1). Esta, por sua vez, foi dividida em cinco sub-bacias: Sub-Bacia do Rio D'una e Complexo Lagunar, Sub-Bacia do Rio Braço do Norte, Sub-Bacia do Rio Capivari, Sub-Bacia dos Formadores do Rio Tubarão e Sub-Bacia do Tubarão Baixo. A Lagoa Santo Antônio dos Anjos, situa-se na Sub-bacia do Rio D'una e Complexo Lagunar, englobando os municípios de Laguna, Imaruí e Imbituba.

Formam o Complexo Lagunar do Sul, junto com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, as Lagoas do Mirim e Lagoa do Imaruí. Segundo Machado (2008, p. 10), o "Complexo está situado na planície costeira, construída a partir das flutuações do nível relativo do mar resultantes das modificações paleoclimáticas ocorridas no final do período Quaternário".

Mapa 1 - Limite da Bacia Hidrográfica do Rio Tubarão, divisão das Sub-bacias que a compõem e delimitação do Complexo Lagunar.



Legenda | Complexo Lagunar destacado em vermelho:

1 - Lagoa Santo Antônio dos Anjos. 2 - Lagoa do Imaruá. 3 - Lagoa do Mirim

Fonte: www.amurel.gov.br. Adaptado pela Autora (2018).

Outra singularidade dessa região, do ponto de vista geomorfológico, é a desembocadura do Rio Tubarão, com o maior exemplo de delta lagunar ativo da costa brasileira. Conforme Machado (2008), o Rio Tubarão é um dos principais sistemas fluviais que drenam a planície costeira catarinense.

O local de investigação dessa pesquisa corresponde à interação entre a orla urbana de Laguna e a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, abrangendo desse modo 11,32 Km aproximadamente (Figura 2).

Figura 2 - Delimitação do local de investigação.



Fonte: Google Earth (2018). Adaptado pela Autora (2018).

1.3 DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA/ PERGUNTA DE PESQUISA

Como preservar e salvaguardar o patrimônio naval do Complexo Lagunar, como patrimônio cultural brasileiro, após décadas de perdas irreparáveis e declínio dos modos de fazer tradicionais?

Diante disso, formulou-se o problema de pesquisa, que consiste em investigar de que forma a atividade naval atrela-se à história social da cidade de Laguna, inserida no Complexo Lagunar Sul de Santa Catarina.

1.4 OBJETIVO

1.4.1 Objetivo Geral

Investigar a relação histórica entre a atividade naval, a identidade e a memória da cidade de Laguna - SC.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Evidenciar a relação histórica do município de Laguna com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos e conseqüentemente as embarcações que navegam e navegaram sobre suas águas, atualmente preservadas pelo trabalho realizado por modelistas navais;
- Realizar e documentar entrevistas com os mestres construtores ainda vivos e ao final gerar um documentário;
- Identificar tipologias únicas atreladas à atividade naval encontradas no município de Laguna;
- Propor opções de salvaguarda do patrimônio naval e princípios para manutenção da memória.

1.5 JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA

Esta pesquisa pretende constituir-se como ferramenta de salvaguarda e preservação da memória e da cultura das embarcações tradicionais do complexo lagunar do sul do Estado de Santa Catarina e sua devida divulgação como identidade cultural local e integrante essencial da paisagem do município de Laguna.

Uma embarcação nos revela histórias de um povo, de uma época, de uma cultura e deve ser preservada como bem cultural, tendo em vista que abrange além do Patrimônio Material, o Patrimônio Cultural Imaterial ou Intangível.

O Patrimônio Cultural Imaterial ou Intangível compreende as expressões de vida e tradições que comunidades, grupos e indivíduos em todas as partes do mundo recebem de seus ancestrais e passam seus conhecimentos a seus descendentes. (UNESCO, 2017).

Conforme os postulados do IPHAN o Patrimônio Cultural Imaterial deve ser entendido como práticas, representações, expressões, celebrações, conhecimentos e técnicas que são transmitidos através das gerações e constantemente recriados pelas comunidades, além de lugares que abrigam práticas culturais coletivas, como santuários e mercados.

Como esse patrimônio é particularmente vulnerável, haja vista suas constantes mutações, a UNESCO adotou a partir de 2003, a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Imaterial.

É amplamente reconhecida a importância de promover e proteger a memória e as manifestações culturais representadas, em todo o mundo, por monumentos, sítios históricos e paisagens culturais. Mas não só de aspectos físicos se constitui a cultura de um povo. Há muito mais, contido nas tradições, no folclore, nos saberes, nas línguas, nas festas e em diversos outros aspectos e manifestações, transmitidos oral ou gestualmente, recriados coletivamente e modificados ao longo do tempo. A essa porção imaterial da herança cultural dos povos, dá-se o nome de patrimônio cultural imaterial. (UNESCO, 2017).

Conforme o Decreto Nº 3551, que institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem o Patrimônio Cultural Brasileiro, o registro dos bens é dividido em 04 (quatro) livros, Livro de Registro de Saberes, Livros de Registro de Celebrações, Livro de Registro das Formas de Expressão e Livro de Registro dos Lugares. A inscrição em um dos livros leva em consideração a continuação histórica do bem e sua relevância nacional para a memória, a identidade e a formação da sociedade brasileira.

Segundo Almeida (2012), não se trata aqui, como no caso do patrimônio material, de apenas garantir a preservação de bens culturais, mas muitas vezes de se garantir o apoio para sua sobrevivência.

Reconhecendo que as comunidades, em especial as indígenas, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos desempenham um importante papel na produção, salvaguarda, manutenção e recriação do patrimônio cultural imaterial, assim contribuindo para enriquecer a diversidade cultural e a criatividade humana [...]. (UNESCO, 2003, p. 03).

O Patrimônio Naval Tradicional de Laguna entra na categoria do Livro de Registro de Saberes, “onde serão inscritos conhecimentos e modos de fazer enraizados no cotidiano das comunidades” e como parte integrante da formação da história e da paisagem da cidade, merece ser reconhecido pela importância que detém e antes de seu total desaparecimento.

1.6 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A escolha de um método implica nas estratégias que serão utilizadas e no tipo de abordagem. São estas também que permitirão que o trabalho chegue a conclusões válidas. A pesquisa é qualitativa e indutiva, este método parte da observação de fatos ou fenômenos cujas causas se desejam conhecer (GIL, 2008). Classifica-se ainda como descritiva e exploratória, pois busca desvendar e registrar um fenômeno social.

Segundo Gil (2008), pesquisas exploratórias desenvolvem-se com o objetivo de proporcionar uma visão geral, de tipo aproximativo, de determinado fato. Este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado. Já a pesquisa descritiva tem como objetivo primordial a descrição das características de determinado grupo ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis.

O presente estudo parte de uma análise histórica da contribuição da construção naval para o desenvolvimento do município de Laguna, sua expansão e história social.

No primeiro grande grupo de delineamentos, que são aqueles oriundos de “fontes de papel”, utilizaremos a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental.

Entre as fontes impressas, distinguem-se vários tipos de documentos, desde *as publicações de organismos* que definem orientações, enunciam políticas, expõem projetos, prestam conta de realizações, até *documentos pessoais*, diários íntimos, correspondência e outros escritos em que as pessoas contam suas experiências, descrevem suas emoções expressam a percepção que têm de si mesmas. Passando por diversos tipos de *dossiês* que apresentam dados sobre a educação, a justiça, a saúde, as relações de trabalho, as condições econômicas, etc., sem esquecer os *artigos de jornais e periódicos* nem as *diversas publicações científicas*: revistas, atas de congressos e colóquios (LAVILLE E DIONE, 1999, p. 166).

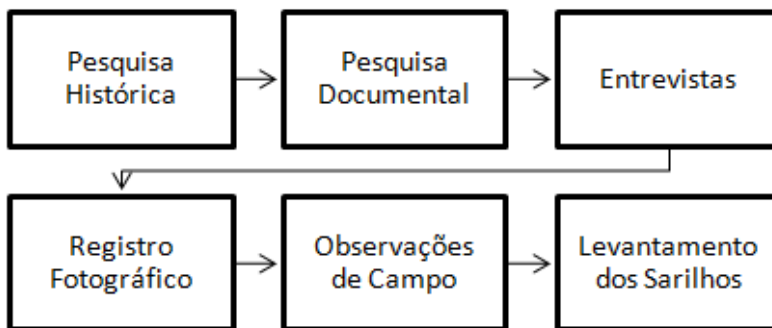
Em concordância com os postulados de Laville e Dione (1999, p. 175), para coletar informações de fenômenos humanos, o pesquisador pode, tendo em mente a natureza do fenômeno e o tipo de pesquisa, "ou consultar documentos sobre a questão, ou encontrar essa informação observando o próprio fenômeno, ou ainda interrogar pessoas que o conhecem". Partimos então para o segundo grande grupo, cujos dados são fornecidos por pessoas, desse modo, foram feitas entrevistas, pois as

pessoas são freqüentemente a melhor fonte adaptada às necessidades de informação do pesquisador (LAVILLE E DIONNE, 1999).

Junto com as entrevistas utilizamos fotografias, considerando que "os documentos sonoros e visuais são também portadores de informações úteis, ainda que ocupem menos espaço que os anteriores no campo da pesquisa" (LAVILLE E DIONNE, 1999, p. 167).

Além destes, foram realizados ainda, o registro fotográfico, observações de campo e o levantamento dos sarilhos encontrados no município de Laguna.

Por fim com as informações obtidas, concluímos com a realização de um pequeno documentário/curta.



Fonte: Elaborado pela Autora (2017).

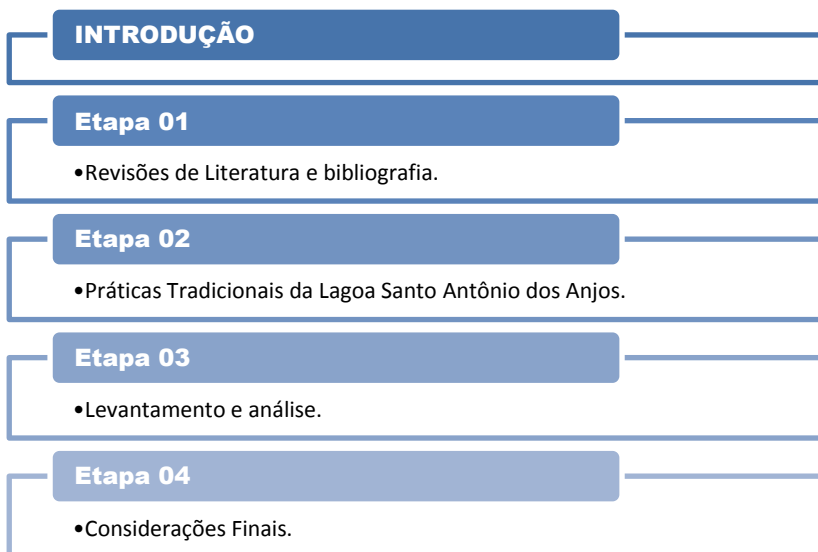
Segundo Lakatos et al (2003, p. 248), “os conceitos representam fatos, fenômenos ou seus aspectos. Em consequência, ao formular uma proposição, utilizam-se conceitos como símbolos dos fenômenos que estão inter-relacionados”.

O trabalho utiliza conceitos para a fundamentação teórica da pesquisa, buscando esclarecer o fato ou fenômeno que se está investigando e ter possibilidade de comunicá-lo da maneira mais clara possível, para todos os leitores, independente de nível intelectual.

Para o trabalho aqui exposto foram selecionados os conceitos de cultura, memória e identidade, todos eles são apresentados na revisão de literatura, conforme autores estudados. Assim como os conceitos, os fenômenos também estão explicitados anteriormente ao estudo específico, deixando claro como são reconhecidos e trabalhados na dissertação.

1.7 ESTRUTURA DA PESQUISA

Com o objetivo de discorrer e apresentar a pesquisa, do modo mais claro ao leitor, alcançar os objetivos propostos, expor e analisar os resultados, esta dissertação foi dividida em introdução e mais quatro etapas:



A partir dessas etapas, a pesquisa foi estruturada em sete capítulos:

CAPÍTULO 01. INTRODUÇÃO

Consiste na apresentação da pesquisa, tema, justificativa, objetivos e procedimentos metodológicos.

CAPÍTULO 02. REVISÃO DE LITERATURA

Apresenta uma revisão dos conceitos utilizados na dissertação, e que embasam a pesquisa, são eles: identidade, cultura, memória e práticas tradicionais.

CAPÍTULO 03. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A revisão bibliográfica trata da história da relação do município de Laguna-Santa Catarina, com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos. Apresenta ainda, as embarcações características da Lagoa e integrantes no Patrimônio Naval da localidade. Por fim, descreve a arte do Modelismo Naval, principal modo, da atualidade, para a preservação desse patrimônio.

CAPÍTULO 04. PRÁTICAS TRADICIONAIS DA LAGOA SANTO ANTÔNIO DOS ANJOS - LAGUNA/SC

Nesse capítulo, são apresentadas as práticas tradicionais integrantes da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, como os sarilhos e a pesca artesanal. O capítulo mostra ainda o levantamento realizado na orla urbana da cidade, afim de, comprovar a importância cultural e identitária que essas práticas exercem no local.

CAPÍTULO 05. ENTREVISTAS

A história oral possui um papel importante dentro da pesquisa aqui apresentada. Por esse motivo, as entrevistas realizadas com moradores da cidade, especialistas e mestres tradicionais, foram inseridas em um capítulo a parte.

CAPÍTULO 06 e 07. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os últimos capítulos apresentam as conclusões do trabalho quanto à pesquisa, e a visão da autora, como um todo.

Por fim, são apresentadas as referências bibliográficas utilizadas na elaboração desta dissertação e Apêndices.

Capítulo 2

Quando fechas o livro, eles alçam vôo, como de um alçapão. Eles não tem pouso, nem porto, alimentam-se um instante de cada par de mãos e partem. E olhas, então, essas tuas mãos vazias, no maravilhado espanto de saberes que o alimento deles já estava em ti.

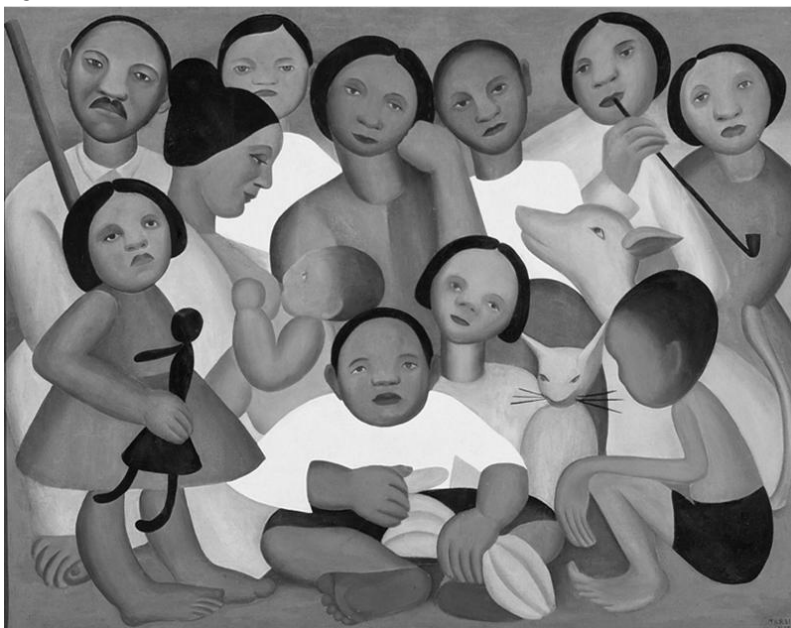
(Mário Quintana, Os poemas)

2 REVISÃO DE LITERATURA

A revisão de literatura tem como objetivo, o esclarecimento de conceitos que embasam essa dissertação e explicam a importância do objeto principal desse trabalho. Para isso, utilizou-se autores de distintas áreas, como sociologia, antropologia e arquitetura. A partir desses estudos, foi possível entender e justificar a pesquisa.

2.1 O CONCEITO DE IDENTIDADE

Figura 3 - A Família - Tarsila do Amaral (1924).



Fonte: Tarsila do Amaral - Site (2018).

Passamos a apresentar o conceito de identidade da perspectiva da sociologia. Inicialmente, apresentamos os postulados teóricos de Stuart Hall, que aborda o que chama de identidades culturais como aspectos de nossas identidades que surgem de nosso “pertencimento” a culturas étnicas, raciais, linguísticas, religiosas e, acima de tudo, nacionais.

O autor entende que as paisagens sociais estão sendo fragmentadas e com isso as identidades pessoais estão se alterando. As sociedades modernas são, por definição, sociedades de mudanças

constantes e esta é a principal diferença com as sociedades tradicionais. Segundo Hall (2004, p. 12), “o sujeito, previamente vivido como tendo uma identidade unificada e estável, está se tornando fragmentado; composto não de uma única, mas de várias identidades, algumas vezes contraditórias ou não resolvidas”.

Hall (2004) expõe três diferentes concepções de identidade que se relacionam às visões de sujeito ao longo da história. A primeira é denominada *identidade do sujeito do Iluminismo*, que traz uma visão individualista do sujeito, um núcleo interior como centro, unificado, dotado das capacidades de razão, de consciência e de ação, ou seja, o centro essencial do eu, era a identidade de uma pessoa. A segunda concepção, *a identidade do sujeito sociológico*, reconhece que a formação da identidade se faz na interação entre o eu e a sociedade. Considera que a complexidade da sociedade moderna faz com que o núcleo interior do sujeito seja constituído na relação com outras pessoas, com isso, a essência interior é modificada num diálogo contínuo com o exterior e as identidades culturais que o mundo oferece. Desta forma, o indivíduo é, ao mesmo tempo, individual e social, fazendo parte de um todo maior.

A terceira e última concepção, produz a *identidade do sujeito pós-moderno*, onde o indivíduo não tem uma identidade fixa, essencial ou permanente, mas formada e transformada continuamente em relação às formas como é representado ou interpretado nos e pelos sistemas culturais que nos rodeiam. É definida por contornos históricos e não biológicos, o sujeito assume identidades diferentes em diferentes momentos, de tal modo que nossas identificações estão sendo sempre deslocadas.

O autor afirma que identidade plenamente unificada, completa, segura e coerente é uma fantasia. Frente à multiplicidade de sistemas de significação e representação cultural sobre o que é o homem na pós-modernidade, o sujeito se confronta com inúmeras identidades, possíveis de se identificar, ao menos temporariamente.

Para Hall (2004), outro aspecto na questão da identidade é a globalização, visto que a sociedade está em contínua mutação e movimento, fazendo com que novas identidades surjam continuamente, em um processo de fragmentação do indivíduo moderno. O autor também destaca o caráter de mudança no que chama de modernidade tardia, para se referir ao que alguns sociólogos têm chamado de pós-modernidade. Logo, as sociedades modernas têm como característica a mudança constante, rápida e permanente, o que se constitui como principal diferença das sociedades tradicionais.

Assim, a modernidade tardia não se define somente como experiência de convivência com a mudança rápida, abrangente e contínua, mas como uma forma altamente reflexiva de vida, em que as informações promovem uma constante avaliação e transformação das práticas sociais e alteram constitutivamente suas características e, por conseguinte, as identidades em relação. Essa reflexividade particular da modernidade mostra o contraste entre o tradicional e o moderno, ou seja, essa modernidade reflexiva ainda é um processo em andamento, no qual o indivíduo se vê livre para escolher seu destino, ao mesmo tempo em que convive com antigas tradições. Em síntese, para Stuart Hall, identidade, sociedade e cultura não se separam.

A partir de agora sintetizaremos o pensamento de Zygmunt Bauman (2004), que define identidade como autodeterminação. Para o autor, as comunidades - entidades que definem identidades – são de dois tipos, comunidades de vida, nas quais os membros vivem juntos em uma ligação absoluta, e comunidades de destino, que são as comunidades de ideias, formadas por uma variedade de princípios. A questão da identidade só se debate nas comunidades do segundo tipo, onde há a presença de diferentes ideias e, por isso, também a crença na necessidade de escolhas contínuas.

Para o autor, o enfoque da identidade nasce da crise de pertencimento, do buraco entre o dever e o ser. Questionar quem você é só faz sentido ao acreditar que possa ser outra coisa além de você mesmo. A identidade não é algo revelado, mas sim algo que se precisa construir. Juntamente com o pertencimento, não tem a solidez de uma rocha, ambas são negociáveis e revogáveis, são as maneiras do indivíduo agir, as suas escolhas e os caminhos que percorre que os determinarão.

“Identidade” significa aparecer: ser diferente e, por essa diferença, singular — e assim a procura da identidade não pode deixar de dividir e separar. E no entanto a vulnerabilidade das identidades individuais e a precariedade da solitária construção da identidade levam os construtores da identidade a procurar cabides em que possam, em conjunto, pendurar seus medos e ansiedades (...) (BAUMAN, 2003, p. 21).

Segundo Bauman (2004, p. 22), “é de interesse agora, construir identidades individuais e não juntamente. A fragilidade e a condição

eternamente provisória da identidade não podem mais ser ocultadas. O segredo foi revelado. Mas esse é um fato novo e recente”.

Há ainda a denominada subclasse, da qual fazem parte pessoas às quais foram negadas, a priori, a opção de escolha de identidade, como por exemplo, mãe solteira, viciado, ex-viciado, sem-teto, mendigo ou membro de qualquer outra categoria arbitrariamente excluída da lista oficial dos que são considerados adequados e admissíveis. Na atualidade, vemos surgir uma outra categoria que esta encontrando o mesmo destino, que é o caso dos refugiados. O significado da identidade da subclasse é a ausência de identidade, a abolição ou negação da individualidade. Você é excluído do espaço social em que as identidades são buscadas, escolhidas, construídas, avaliadas, confirmadas ou refutadas (BAUMAN, 2004).

São inúmeros os teóricos e pesquisadores que abordam a questão da identidade em seus trabalhos, portanto procurou-se aqui trazer o olhar de dois autores importantes em suas áreas. Para o objeto do trabalho utilizaremos um conjunto das teorias dos dois autores apresentados: Stuart Hall, a partir da concepção de sujeito sociológico e pós-moderno, onde a interação entre o eu e o meio, é formador da identidade, sendo esta móvel e transformada continuamente, e Zygmunt Bauman, quando toma a crise do pertencimento atual como fator inicial para a busca de novas identidades.

Figura 4 - Embarcações ancoradas na Lagoa Santo Antônio dos Anjos.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

Podemos não ter feito parte de determinada época, mas nos identificamos com características daquele tempo. Laguna já não possui

mais o intenso comércio feito por embarcações tradicionais, como veremos nos capítulos adiante, mas a relação com a lagoa e o mar, sem falar na pesca, estão incorporados a cada morador da cidade e são contemplados a cada entardecer (Figura 4).

A relação com as embarcações é histórica e atemporal, a tecnologia modificou os modos de fazer, como inerente à globalização, mas a tradição não é esquecida por aqueles que estão nesse meio, pelos que o vivenciaram e pelos estudiosos e curiosos.

Todos os processos formadores da identidade local, assim como da cultura, que será estudada em seguida, são importantes para compreender quem somos e o momento em que estamos, sem comparações entre melhores e piores.

Identidade traduz-se aqui como o sentido de pertencimento construído, dentre outros elementos, mediante uma identificação com o passado histórico. Esse processo não é estático e sim mutável, transitório, deixando ainda mais claro a essencial documentação dessa memória, para a devida divulgação às gerações futuras.

2.2 O CONCEITO DE CULTURA

Figura 5 - Expressões culturais do Brasil - A dança do Marrapaiá.



Fonte: <http://www.portal.iphan.gov.br>.

Nessa seção será abordado o conceito de cultura com base no texto, *Você tem cultura?* - de Roberto da Matta. O autor começa o texto exemplificando a maneira coloquial que temos de nos referir a alguém como culto, no entendimento que este possui sabedoria e como sinônimo de sofisticação. Cultura aqui é equivalente ao número de livros que foi lido por uma pessoa, às informações que possui, aos títulos universitários que tem, é uma palavra utilizada para classificar as pessoas e por vezes os grupos sociais.

Porém, cultura é na verdade, um conceito chave para interpretação da vida social, é a maneira de viver total de um grupo, sociedade, país ou pessoa. Em antropologia social ou sociologia, cultura é entendida como um código, através do qual pessoas de um mesmo grupo, pensam, classificam, estudam e modificam o mundo e a si mesmas (DA MATTA, 1981).

A cultura é um conjunto de regras que nos diz como o mundo pode e deve ser classificado, porém cada cultura contém um conjunto finito de regras, as possibilidades de atuação, expressão e reação são infinitas. É um bom instrumento para compreender as diferenças entre os homens e as sociedades.

Não existem homens sem cultura, o conceito nos permite comparar culturas e configurações culturais como entidades iguais, assim sem hierarquias de superiores e inferiores. Segundo Da Matta (1981, p. 4), “em outras palavras, a cultura permite traduzir melhor a diferença entre nós e os outros e, assim fazendo, resgatar a nossa humanidade no outro e a do outro em nós mesmos”.

De acordo com o Art. 216 da Constituição Federal (1988), entende-se por patrimônio cultural brasileiro, as formas de expressão, os modos de fazer, viver e criar, as criações artísticas, científicas e tecnológicas, as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais, e por fim os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

A cultura dos construtores tradicionais navais está no seu modo de fazer e criar, nas obras e/ou objetos que resultam do saber específico que os mestres possuem. Cada localidade apresenta tipos de embarcações característicos e adaptados ao seu ambiente, desse modo, cada mestre tem um conhecimento diferente dos demais e um modo de fazer peculiar que é passado de geração em geração.

Essa cultura dos pequenos grupos de construtores navais tradicionais espalhados por todo o litoral brasileiro é tão integrante da nossa história, quanto a de qualquer outro grupo da sociedade.

Reivindicar sua divulgação como patrimônio cultural e imaterial é de extrema importância para a história de cada lugar, onde esses mestres, mesmo com todas as dificuldades, continuam a passar esse ofício aos mais jovens. Esses saberes além de técnicos são verdadeiras aulas de vida. Cultura é o cotidiano das pessoas, é a vida, e como ela, esta em constante transformação.

Cultura é mais do que belas artes. É memória, é política, é história, é técnica, é cozinha, é vestuário, é religião, etc. Ali onde os seres humanos criam símbolos, valores, práticas, há cultura. Ali onde é criado o sentido do tempo, do visível e do invisível, do sagrado e do profano, do prazer e do desejo, da beleza e da feiura, da bondade e da maldade, da justiça e da injustiça, ali há cultura. (FENELON, 1992, p. 31).

Para terminar, trago o documentário Feito Torto para Ficar Direito de 2015, que mostra a vida das comunidades ribeirinhas e dos construtores navais, assim como as questões atuais quanto a utilização da madeira e a prioridade do transporte rodoviário.

Um dos entrevistados especialistas presentes no documentário resume de forma simples o que é cultura, “cultura é aquilo que define o modo de vida de toda uma comunidade ao longo de um período significativo e, nesse aspecto, o conceito de cultura atinge o seu clímax”. O anticlímax da cultura brasileira nesse caso é a constatação que esse modo de vida esta se acabando, o que torna imprescindível a produção de estudos e memórias dessa cultura.

2.3 O CONCEITO DE MEMÓRIA

Figura 6 - Um conto de Decameron (1916) - John William Waterhouse.



Fonte: <http://www.commons.wikimedia.org> (2018).

Memória é segundo Von Simson (2016) a capacidade humana de reter fatos e experiências do passado e retransmiti-los às novas gerações através de diferentes suportes empíricos, seja voz, música, imagem, textos, etc. A memória tem como principal objetivo, a reconstrução da identidade local, interligando as memórias de indivíduos que fazem parte de um mesmo grupo.

Existem três tipos de memória, a individual, a coletiva e a social. A primeira refere-se às experiências próprias do indivíduo, mas contém também aspectos do grupo social onde ele se formou, ou seja, onde foi socializado. Já a memória coletiva, é formada pelos fatos e aspectos julgados relevantes e que são guardados como memória oficial da sociedade. Ela normalmente se expressa nos chamados lugares de memória, que podem ser monumentos, quadros, obras literárias, artísticas, objetos físicos que compõem um passado coletivo de uma dada sociedade. A memória social é comum a praticamente todos os indivíduos e grupos sociais pertencentes a uma sociedade.

Estudaremos aqui o conceito de memória conforme os postulados de Maurice Halbwachs, juntamente com Michael Pollak, Jacques Le Goff e Pierre Nora.

Maurice Halbwachs (2003) discorre sobre a memória individual e memória coletiva, a segunda em relação à memória histórica, ao tempo, ao espaço e entre os músicos.

Para Halbwachs (2003), a memória individual não é verdadeiramente solitária, ela faz parte sempre de um todo maior, de uma memória coletiva, ainda que se trate de eventos em que somente nós estivéssemos envolvidos e objetos que somente nós vimos. Pois ainda que estivéssemos sozinhos, nunca estamos sós, estamos e somos pertencentes a um grupo, assim nossas lembranças permanecem coletivas e podem ser evocadas por outros.

Porém, não basta reconstituir pedaço por pedaço a imagem de um acontecimento passado para obter uma lembrança, é preciso que esta reconstituição funcione a partir de dados ou de noções comuns que estejam presente em nosso espírito e no dos outros também.

Nossa memória não se apoia na história apreendida, mas na história vivida. Por história, devemos entender não uma sucessão cronológica de eventos e datas, mas tudo o que faz com que um período se distinga dos outros, do qual os livros e as narrativas em geral nos apresentam apenas um quadro muito esquemático e incompleto. (HALBWACHS, 2003, p. 79).

É como reconstruir um quebra-cabeça, juntando todas as peças presente na memória de cada um, para que a história seja entendida por todos, ainda que não estivessem no momento que desejamos rememorar.

Uma ou muitas pessoas juntando suas lembranças conseguem descrever com muita exatidão fatos ou objetos que vimos ao mesmo tempo em que elas, e conseguem até reconstruir toda a sequência de nossos atos e nossas palavras em circunstâncias definidas, sem que nos lembremos de nada de tudo isso. (HALBWACHS, 2003, p. 31).

É preciso deixar claro que memória coletiva não se confunde com história e que a expressão memória histórica não é muito feliz, pois associa dois termos que se opõem em mais de um ponto. Segundo Halbwachs (2003) história só começa no ponto em que termina a tradição, momento em que se apaga ou se decompõe a memória social.

Quando a memória de uma sequência de acontecimentos não tem mais por suporte um grupo, o próprio evento que nele esteve envolvido ou que dele teve consequências, que a ele assistiu ou dele recebeu uma descrição ao vivo de atores e espectadores de primeira mão – quando ela se dispersa por alguns espíritos individuais, perdidos em novas sociedades que não se interessam mais por esses fatos que lhes são decididamente exteriores, então o único meio de preservar essas lembranças é fixá-lo por escrito em uma narrativa, pois os escritos permanecem, enquanto as palavras e o pensamento morrem. (HALBWACHS, 2003, p. 101).

A memória coletiva se distingue da história sob pelo menos dois aspectos. O primeiro aspecto é uma corrente de pensamento contínuo que nada tem de artificial, pois do passado só retém o que está vivo na consciência do grupo que a mantém, enquanto na história temos a impressão que tudo se renova de tempos em tempos.

Para Halbwachs (2003, p. 105), “não é por má vontade, antipatia, repulsa ou indiferença que as sociedades esquecem muitos grupos, fatos e personalidades antigas, mas porque os grupos que guardavam suas lembranças desapareceram”. É preciso que a sociedade viva, mesmo que as instituições estejam transformadas e o melhor meio de fazê-lo é fortalecê-la com tudo o que se puder aproveitar de tradições.

Com as constantes transformações, a memória também não pára de se transformar, e o próprio grupo está sempre mudando.

A segunda característica é que a história pretende ser universal, ao passo que existem várias memórias coletivas. Assim, cada memória coletiva tem como suporte um único grupo limitado no tempo e no espaço. No momento que examina seu passado, o grupo nota que continua o mesmo e toma consciência de sua identidade através do tempo.

Por fim a história examina os grupos de fora e abrange um período bastante longo. Por sua vez, “a memória coletiva é o grupo visto de dentro e durante um período que não ultrapassa a duração média da vida humana, que de modo geral, lhe é bem inferior” (HALBWACHS, 2003, p. 109).

Para Nora (1993, p. 09) “memória é um absoluto e história só conhece o relativo”. Tudo entre elas se opõe, enquanto memória é a vida, feita por grupos vivos, “história é a reconstrução sempre

problemática e incompleta do que não existe mais”. Ou seja, a memória é por vezes, ditatorial, reconduzindo eternamente as tradições do passado, e a história separa e seleciona os fatos, pertence a todos e a ninguém, criando uma identidade universal.

Nora afirma então que "a memória se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto. A história só se liga a continuidades temporais, às evoluções, e às relações das coisas". (1993, p. 09).

longe de serem sinônimos, tomamos consciência que tudo opõe uma à outra. A memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações. A história é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais. A memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente; a história uma representação do passado. Porque é afetiva e mágica, a memória não se acomoda a detalhes que a confortam; ela se alimenta de lembranças vagas, telescópicas, globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censura ou projeções. A história, porque operação intelectual e laicizante, demanda análise e discurso crítico. A memória instala a lembrança no sagrado, a história a liberta, e a torna sempre prosaica. (NORA, 1993, p. 9).

O autor discorre ainda sobre a importância do registro de memórias, com o intuito de registrar experiências únicas que determinados grupos partilharam, “quando a memória não esta mais em todo lugar, ela não estaria em lugar nenhum se uma consciência individual, numa decisão solitária, não decidisse dela se encarregar”. (NORA, 1993, p. 12).

A memória existente é então história, "tudo o que é chamado de clarão de memória é a finalização de seu desaparecimento no fogo da história. A necessidade de memória é uma necessidade da história". (NORA, 1993, p. 14).

Le Goff (1990, p. 476) discorre sobre a memória coletiva como sendo não somente uma conquista, e sim também um instrumento e um objeto de poder.

São as sociedades cuja memória social é sobretudo oral ou que estão em vias de constituir uma memória coletiva escrita que melhor permitem compreender esta luta pela dominação da recordação e da tradição, esta manifestação da memória. (LE GOFF, 1990, p.476).

Segundo Le Goff (1990, p. 477) “cabe aos profissionais científicos da memória, antropólogos, historiadores, jornalistas, sociólogos, fazer da luta pela democratização da memória social um dos imperativos prioritários da sua objetividade científica”.

Para concluir utilizaremos o conceito de lugares de memória. Segundo Pollak (1992), estes são lugares particularmente ligados a uma lembrança pessoal, mas podem também não ter apoio no tempo cronológico.

A memória é em parte herdada, não se referindo apenas à vida física da pessoa, podemos dizer aqui que há uma ligação fenomenológica muito estreita entre a memória e o sentimento de identidade.

A construção da identidade é um fenômeno que se produz em referencia aos outros, em referencia aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com os outros (POLLAK, 1992, p.5).

Pierre Nora também traz a categoria Lugares de Memória, que são lugares, nos três sentidos da palavra, material, simbólico e funcional. “O que o constitui é um jogo da memória e da história, uma interação dos dois fatores que leva a sua sobredeterminação recíproca” e são definidos por um critério, “só é lugar de memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica [...] só entra na categoria se for objeto de um ritual”, ou seja, são espaços onde a ritualização de uma memória história pode ressuscitar a lembrança.

Lugares, portanto, mas lugares mistos, híbridos e mutantes, intimamente enlaçados de vida e de

morte, de tempo e de eternidade; [...] mental de ser de um lugar de memória é parar o tempo, é bloquear o trabalho do esquecimento, fixar um estado de coisas, imortalizar a morte, materializar o imaterial para – o ouro é a única memória do dinheiro – prender o máximo de sentido num mínimo de sinais, é claro, e é isso que os torna apaixonantes: que os lugares de memória só vivem de sua aptidão para a metamorfose, no incessante ressaltar de seus significados e no silvado imprevisível de suas ramificações. (NORA, 1993, p. 22).

Os lugares de memória são, portanto, espaços criados pelos indivíduos contemporâneos com vontade de memória, e nesses espaços se relembram e reencontram seu pertencimento, princípio da identidade.

2.4 OFÍCIOS E PRÁTICAS TRADICIONAIS

Figura 7 - Moldes de formas tradicionais na marcenaria Bez Fontana.



Fonte: PIMENTA (2012, p. 73).

Os reflexos das revoluções industriais, tecnológicas e do desenvolvimento do fenômeno da globalização trouxeram consequências marcantes para os ofícios e as práticas tradicionais. Muitos dos trabalhos e técnicas manuais estão se perdendo ou já foram extintas. Podemos citar, como exemplo, o ofício dos barbeiros, que muito se transformou durante a história e foi reinserido ao cotidiano, através de sua adaptação às necessidades e práticas atuais, assim como as baianas e sua produção de acarajés, que precisaram da interferência das instituições oficiais de preservação do patrimônio para que não se perdessem. A construção naval tradicional entra nesse grupo de ofícios e práticas que estão se perdendo ou já se perderam.

Na contemporaneidade, esta história relacionada à construção naval na cidade de Laguna está restrita à memória dos mais antigos, dos historiadores locais, dos poucos construtores de embarcações tradicionais ainda em atividade e dos modelistas navais.

Com o desenvolvimento tecnológico, também os modos de fazer tradicionais das embarcações estão se perdendo, os mestres construtores são poucos e de idade já avançada. A população desconhece essa tradição e são raros os estudos, documentos e registros desta época que marcou o momento de maior desenvolvimento do município de Laguna.

Quase sempre conhecimentos e práticas como a construção naval tradicional, não são sistematizados e se utilizam da oralidade, das imagens e de formas alternativas de registro para serem difundidos e preservados.

Preocupado com a preservação do patrimônio naval tradicional do país, o IPHAN criou em 2008 o projeto Barcos do Brasil, com o objetivo principal de preservar e valorizar as embarcações tradicionais brasileiras.

Associados ao patrimônio naval, registram-se inúmeras manifestações do patrimônio material e imaterial brasileiro. Igrejas, capelas, ranchos, festas profanas e religiosas, costumes, estórias, culinárias, músicas, danças, paisagens e folclore decorrem das tradicionais formas de vida que incluem a pesca e o barco, nos inúmeros ambientes aquáticos do Brasil.

Figura 8 - Procissão de Nossa Senhora dos Navegantes e São Pedro (Laguna - SC).



Fonte: Primeira imagem: Acervo Pessoal da Autora (2018) e segunda imagem: Prefeitura Municipal de Laguna (2018).

Em Laguna podemos citar, por exemplo, as festas religiosas de Nossa Senhora dos Navegantes e São Pedro (Figura 8), presentes nas localidades do Magalhães, Ponta das Pedras e Farol de Santa Marta (Mapa 2), bairros habitados por pescadores e com importante interação com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos e o mar.

Mapa 2 - Mapa das localidades com festas religiosas ligadas ao mar em Laguna - SC.



Fonte: Google Earth (2017). Modificado pela Autora (2018).

Segundo o Diagnóstico Documental do Patrimônio Cultural Imaterial de Santa Catarina, realizado pelo IPHAN, a Festa de Nossa Senhora dos Navegantes entra em Referências Culturais, categorizada como Celebração.

Destarte, preservar o patrimônio tradicional e a memória dos construtores navais não é uma ação isolada, é preservar um conjunto de patrimônios imateriais e culturais de uma sociedade.

No caso de Laguna, sua história tem relação com as águas, seja do mar ou da lagoa. Relembrar sempre de nossas origens e história é importante para o pertencimento da população e a reafirmação da identidade local.

Capítulo 3

*Minha Laguna, sob este céu que é tão azul. Foi
que a pátria deslumbrada deu a grande
caminhada em direção ao sul. E falarei das
belezas sem par, deste céu, deste mar, destas
praias sem fim.*

(Osmar Cook, Hino de Laguna)

3 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A revisão bibliográfica visa apresentar um panorama histórico da relação da cidade de Laguna/SC com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, especificamente. Demonstrando, dessa maneira, o quanto importante, foi e ainda é, essa interação entre homem e meio ambiente, para o desenvolvimento do município e identidade local. Serão abordadas as embarcações tradicionais navais principais da Lagoa e a arte do Modelismo naval, meio utilizado atualmente, como forma de preservação e perpetuação dessa memória.

3.1 A CIDADE DE LAGUNA

3.1.1 Breve histórico de fundação

Figura 9 - Tela intitulada Laguna, obra de Artur Cook.



Fonte: <http://arturcook.blogspot.com.br>.

Os colonizadores portugueses atraíram seus olhares para o sul do Brasil a partir do interesse econômico que passava a existir por essas terras até então despovoadas.

Durante o período em que Portugal esteve sob a dominação espanhola, de 1580-1640, nada fora efetuado nesta região que corresponde aos territórios de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, até as margens do Rio da Prata. Quando ocorreu a separação das monarquias Portugal e Espanha em 1640, foram reiniciadas as divisões dos seus respectivos territórios anteriormente estipulados pelo Tratado de Tordesilhas de 1496. Mas, Portugal, no entanto, introduziu-se naquela região desocupada, buscando ampliar sua área de dominação, fixar novas fronteiras e aproximar-se

o máximo possível do rio da Prata (LUCENA, 1998, p. 10).

Porém, foi a partir de 1658 que começaram as expedições para efetivar a colonização desse litoral e firmar o domínio português sob esse território.

Desse modo três bandeiras colonizadoras foram determinadas para constituir os primeiros povoados, Santo Antônio dos Anjos da Laguna era um deles, ficando a cargo de Domingos de Brito Peixoto em 1684.

Na primeira fase de povoamento, Laguna ficou registrada na história de Santa Catarina como principal base de apoio dos interesses portugueses, porque sua localização geográfica era considerada um ponto estratégico, o último ancoradouro seguro para as tropas militares portuguesas que se locomoviam para o extremo sul (LUCENA, 1998, p. 11).

Esse breve relato de fundação deixa claro a relação que a cidade de Laguna possui com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos. Pois foi devido à Lagoa, grande parte das conquistas, desenvolvimento, vitórias e perdas que o município obteve em seus anos de história. Essa interação entre Laguna e a Lagoa Santo Antônio dos Anjos é um dos objetos principais desse trabalho e será estudada adiante.

3.1.2 Na atualidade

Localizada no sul de Santa Catarina (Figura 10), Laguna é a segunda cidade mais antiga do Estado, foram 342 anos completados em 2018 e atualmente possui cerca de 45.311 habitantes, segundo o levantamento do IBGE no ano de 2017.

Figura 10 - Localização de Laguna no território nacional e no Estado de Santa Catarina.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

Assim como todas as cidades, Laguna também se modificou com o passar dos anos, perdeu e ganhou em muitos períodos, e é hoje marcada por esses conflitos.

Segundo Magaldi (1992, p. 21),

A cidade guarda em si as cicatrizes de vários momentos diferentes de luta: as teimosas marcas de uma memória inscrita nas pedras do calçamento, os monumentos aos sucessivos vencedores, os rastros de um passado que se tenta ocultar ou maquiara.

O município apresenta algumas passagens importantes na história do Estado de Santa Catarina e do país, entre elas seu período como capital da República Juliana, proclamada em 29 de julho de 1838 e a terra natal da Heroína dos dois Mundos, Anita Garibaldi, monumentos foram erguidos em suas memórias e esses fatos foram passados como parte indiscutivelmente importante e motivo de orgulho para o cidadão lagunense.

A “busca pelo progresso e pela modernidade tem levado à destruição de marcas do passado” (Magaldi, 1992, p. 21), a consolidação do traçado de Laguna é exemplo disso. A primeira consolidação do traçado deu-se a partir de sua fundação, onde hoje está localizado o bairro centro e a poligonal de tombamento instituída pelo IPHAN em 1985. Posteriormente duas áreas novas de expansão avançaram para norte e sul, ao mesmo tempo em que o Porto da cidade e a Estação Ferroviária, dirigiram-se para outras localidades.

Por fim, a terceira consolidação do traçado foi consequência da exploração turística das praias e áreas de expansão para as indústrias e comércio (Mapa 3), em busca da tal “indispensável” modernidade, que é, hoje, em parte responsável pelo esvaziamento do centro preservado do município e pela perda da identidade local (MAGALDI, 2002).

Mapa 3 - Mapa de Laguna indicando as manchas de expansão mais significativas em relação ao traçado e espacialidade na paisagem da cidade.



Fonte: Google Earth (2018). Adaptado pela Autora (2015).

Cidade litorânea, Laguna teve seu desenvolvimento turístico durante as décadas de 70 e 80, e se manteve ainda com muita procura até o início dos anos 2000, preferencialmente nos meses de verão. Entre os atrativos do município destacam-se o Patrimônio Arquitetônico Preservado, as praias, as paisagens, a Pesca com o boto e a história local.

A pesca artesanal, com auxílio dos botos, está presente em Laguna há muitos anos. E é uma interação entre o animal e o homem em que ambos se beneficiam (Figura 11). Os pescadores se posicionam de pé ou em botes, prontos para lançar a rede. Enquanto isso, o boto traz o cardume de peixes até o pescador, a partir de um sinal dado pelo animal, normalmente um salto, o pescador joga a tarrafa, o peixe que ficar na rede é do pescador o que tentar fugir é do boto.

A partir dos anos 2000, nota-se uma decadência na procura de turismo no município, junto com uma estagnação quanto a novos atrativos, investimento na cidade e políticas públicas que fossem capazes de impulsioná-lo.

Figura 11 - Momento do salto do boto, sinalizando para o pescador a hora de lançar a rede.



Fonte: <http://www.ronaldoamboni.com> .

É provável que todos saibam que o coração das cidades depende de várias coisas. Quando o coração urbano para ou se deteriora, a cidade, enquanto conjunto de relações sociais, começa a sofrer: as pessoas que deveriam se encontrar deixam de fazê-lo, em virtude da falta de atividades do centro. As ideias e o dinheiro que

deveriam se complementar – o que ocorre naturalmente num lugar cujo o centro tenha vitalidade – deixam de fazê-lo. Sem um coração central forte e *abrangente*, a cidade tende a tornar-se um amontoado de interesses isolados. Ela fracassa na geração de algo social, cultural e economicamente maior do que a soma de suas partes constitutivas. (JACOBS, 2011, p. 181).

Outro grande problema é a saída dos moradores do centro da cidade, o chamado processo de *gentrificação dos centros históricos*.

Segundo, Braga (2016) o termo tem origem inglesa e foi inicialmente utilizado por Ruth Glass na obra *London: aspects of change* (1964), para analisar mudanças espaciais ocorridas em Londres. O termo então passou a ser utilizado em trabalhos acadêmicos, acompanhando um fenômeno urbano presente em diferentes lugares e temporalidades, o deslocamento, processual ou súbito de residentes e usuários com condições de vida precárias de um dado local para outro, desse modo dando lugar à apropriação de residentes e usuários com maior poder aquisitivo.

Embora o fenômeno da *gentrificação* também envolva casos de áreas de ocupação recente, sua dinâmica se estabelece em urbanidades consolidadas por várias gerações e diferentes situações históricas de apropriação em zonas mais centrais das cidades. Muitos desses espaços passam a ser conhecidos como “centros históricos”. São construídos conceitualmente a partir do crescimento das cidades e a consequente formação de outras centralidades políticas e comerciais (os bairros ditos “nobres”), seguida pela valorização que as classes médias e abastadas atribuem a essas novas centralidades, formadas, na maioria das vezes, com respaldo do planejamento municipal. Os bairros e centros históricos são, comumente, alvos de ações de reconhecimento patrimonial histórico que passam a regular (por meio de trabalhos de fiscalização) aspectos estéticos e paisagísticos das edificações e a própria urbanidade. (BRAGA, 2016, p. 01)

Em Laguna, muitos imóveis foram adquiridos por pessoas de grande poder aquisitivo, que os transformam pouco a pouco em lojas e depósitos, principalmente. O centro preservado passa hoje por um processo de "revitalização", ações tem sido tomadas para torná-lo mais seguro, uma das estratégias foi a iluminação pública nova.

Todavia, é muito clara a falta de utilização das áreas públicas nos horários não comerciais (Figura 12). Existe vida durante o dia, mas a noite e nos finais de semana tudo é silêncio. Muitas vezes, até mesmo os edifícios culturais, como os monumentos e os museus estão fechados para o público. Dessa maneira, a falta de usos diversificados torna o centro ocioso, pois servem atualmente, apenas a um uso principal, o comércio.

Figura 12 - Centro preservado de Laguna em horários não comerciais.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2017).

3.2 LAGUNA E A LAGOA SANTO ANTÔNIO DOS ANJOS

Laguna tem uma relação importante com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, pois, foi a partir dela que, até meados do século XX, o município foi o pólo comercial e social do sul do estado de Santa Catarina. Nesse período o Porto de Laguna localizava-se às margens da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, no centro fundador da cidade.

No começo do século XVIII o porto abastecia o povoado local, com mantimentos que não eram produzidos ali, como tecidos, artefatos de ferro, azeite, vinagre e escoavam o excedente produzido - gado, peixe seco, farinha e cordoaria de cipó Imbé (LUCENA, 1998).

Quando o povoado elevou-se a Vila em 1714, foi dado o impulso para a ascensão política e o desenvolvimento econômico local, na medida em que conferiu-se à localidade o papel de principal porto da região, agora responsável pelo controle da navegação dos barcos e mercadorias e principal escoador de toda a produção do sul. Desde

modo, qualquer barco que partisse da Colônia do Sacramento, atual Uruguai, ou mesmo de Desterro, hoje Florianópolis, tinha que obrigatoriamente passar pelo Porto de Laguna (LUCENA, 1998).

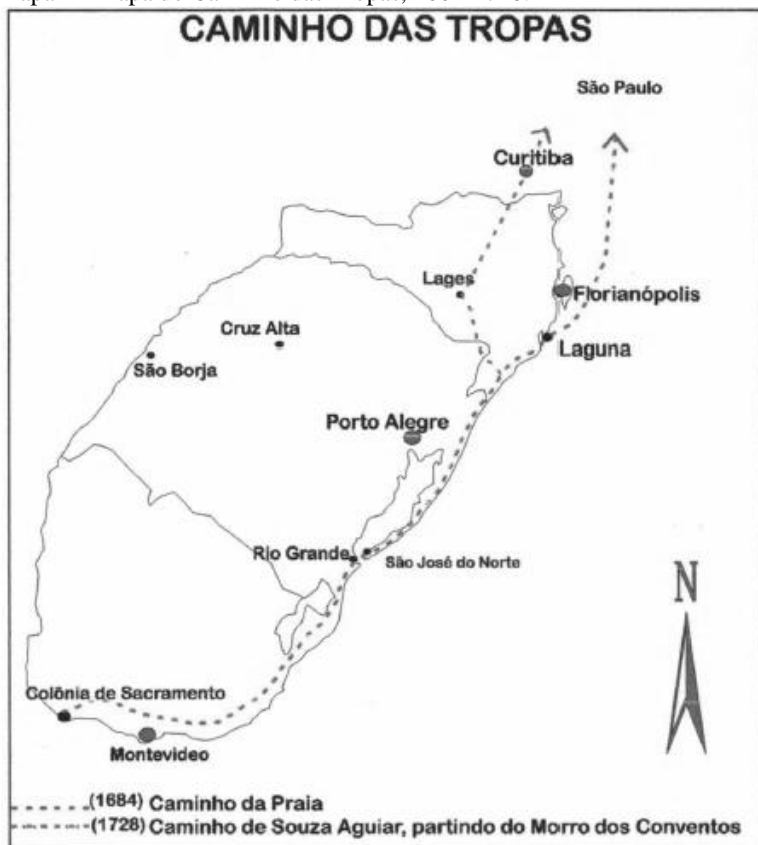
A Vila tornava-se agora base militar e pólo de colonização, mantendo contato frequente com a metrópole, foi diversas vezes solicitada para a formação de expedições, tendo em vista os combates que ocorriam na Colônia de Sacramento. Considerando que nesse momento os territórios dos sul do Brasil e da região do Rio da Prata eram alvo de disputas entre Portugal e Espanha, devido às discordâncias quanto ao Tratado de Tordesilhas, que marcava a divisão das terras.

A elevação do povoado à categoria de Vila foi o primeiro passo do processo de urbanização, é nesse momento também que se instalava no local, uma Câmara de Vereadores, para tratar dos assuntos da vida civil daquela comunidade.

Com a exploração das minas de ouro e pedras preciosas principalmente em Minas Gerais, o abastecimento da população vivia em função da exploração do gado, feito pelos tropeiros, que começaram a formar trilhas com suas tropas de mulas, interligando fazendas, vilas e cidades. Os paulistas vendiam o gado aos tropeiros, que por sua vez vendiam o comercializavam com outros produtos na região de Minas. No início, os paulistas traziam o gado do sul (desde o Rio Grande do Sul) pelo litoral até Laguna, enviando por barcos para São Vicente e São Paulo, ou então eram logo abatidos, charqueados, enviados em forma de fardos de carne seca (LUCENA, 1998, p.30).

O primeiro declínio econômico da Vila de Laguna data de 1728, a partir de uma ordem da capitania que determinava a abertura de um caminho que conduziria o gado do sul para o planalto, evitando as terras litorâneas e o transporte marítimo (Mapa 4). Francisco de Souza Faria iniciou as obras do caminho, trazendo consigo 96 pessoas e recrutando mais homens de Laguna e de Desterro, por ordem do governador.

Mapa 4 - Mapa do Caminho das Tropas, 1664-1728.



Fonte: LUCENA (1998, p. 19).

Segundo Gonzáles de Castells (2015), na metade do século XVIII começa a migração dos açorianos para o litoral catarinense, eram assim chamados pois se originavam do arquipélago de Açores, em Portugal. Conforme Lacerda (2003) a Coroa Portuguesa tinha por objetivo resolver dois problemas, diminuir a crescente pobreza social aliada ao crescimento da população no arquipélago e garantir a expansão portuguesa no sul do Brasil.

Os açorianos foram localizados preferencialmente na Ilha de Santa Catarina e no continente fronteiro, da altura de São Miguel até as vizinhanças de Laguna, no litoral sul do Estado de

Santa Catarina. Naquela época, o litoral catarinense era esparsamente habitado, basicamente nas povoações fundadas no século anterior: São Francisco do Sul [1658], Nossa Senhora do Desterro [1662] e Santo Antônio dos Anjos da Laguna [1682] (LACERDA, 2003).

A chegada dos açorianos em 1749 teve grande influência cultural sobre a Vila. Seus hábitos foram se integrando com os moradores locais, e influenciando nas maneiras de falar, no trabalho de cultivo de terra, na construção, no artesanato, nas festas, músicas, comemorações religiosas, etc. Em Laguna, especificamente os moradores eram mais dedicados à pesca.

Por volta de 1880, Laguna despontava como uma das principais cidades do Estado pela sua importância portuária para o sul. Gradativamente, a atividade portuária se expande para o sul, ou seja, para o atual bairro Magalhães.

Figura 13 - Porto de Laguna século XIX.



Fonte: Prefeitura Municipal de Laguna (2017).

De acordo com Lucena (1998, p. 26) "a imigração açoriana e a incrementação da atividade portuária e comercial, incentivou o crescimento espacial da Vila nas proximidades da orla da lagoa, ou melhor do porto".

Em 1880, o destaque do comércio da cidade era a exportação. Os comerciantes exportadores possuíam navios (à vela) para o transporte de suas mercadorias, como farinha de mandioca, feijão, milho, favas, amendoim, polvilho e couro.

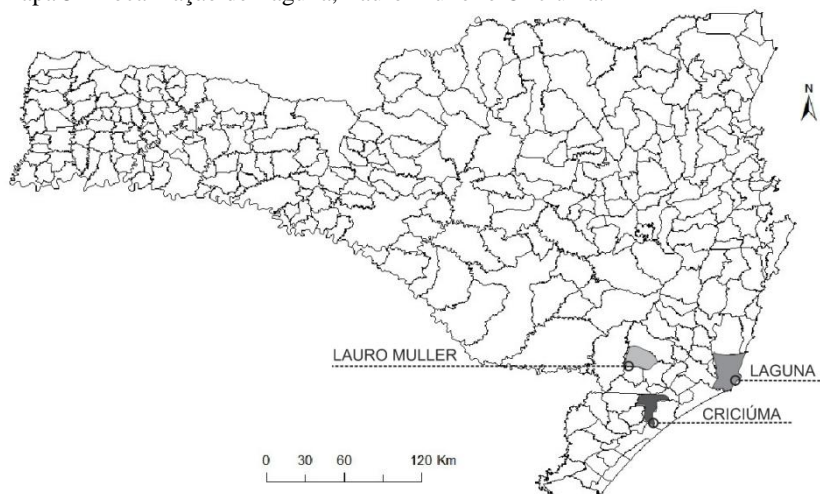
Figura 14 - Inúmeros navios, iates e canoas ancorados no velho porto, meados do século XIX.



Fonte: GUEDES (2015).

Quando começou a extração do Carvão, da região de Lauro Miller e de Criciúma, o Porto de Laguna era o responsável pelo seu escoamento para os outros Estados, além de produtos como alimentos e vestuários (Mapa 5).

Mapa 5 - Localização de Laguna, Lauro Muller e Criciúma.



Fonte: www.mapasparacolorir.com.br. Adaptado pela autora (2018).

Segundo Lucena (1998), as exportações do Carvão se tornariam mais significativas a partir da Segunda Guerra Mundial, mas o Porto de Laguna iria perder grande parte desta carga para o Porto de Imbituba. Este Porto apresentava-se em melhores condições físicas que o de Laguna, o qual sofria com o problema do assoreamento da lagoa e dificultava a entrada dos navios, estes cada vez maiores e de maior calado.

O assoreamento é, conforme Ribeiro (2018), o acúmulo de sedimentos, como areia, terra e rochas, além de lixo e outros materiais que são levados até o leito dos cursos d'água pela ação da chuva, do vento ou do ser humano. É um processo natural mas pode sofrer grande influência da ação humana. O curso d'água pode até deixar de existir em decorrência desse fenômeno.

Em 1943 o Porto de Laguna é transferido do Centro da cidade para o bairro Magalhães, porém o problema não é resolvido devido à dificuldade de acesso.

Figura 15 - Construção do Porto Carvoeiro de Laguna, atual Terminal pesqueiro da cidade.



Fonte: KIELING (2014).

As atividades do Porto de Laguna iriam aos poucos perdendo competitividade em relação a Imbituba, em atividade desde 1920, e recebendo embarcações duas vezes maiores que Laguna.

O Porto, agora já no Magalhães, possuía movimentação ínfima, basicamente para cargas gerais, no atendimento de armadores proprietários de embarcações de pequeno porte. A partir de 1969, o Porto foi adaptado para atividades de carga, descarga e armazenagem de pescado.

O comércio permaneceria ainda com embarcações de menor calado que vinham de variadas cidades até Laguna, mais precisamente para o cais do Mercado Público, para comercialização de produtos, como tecidos, alimentos e utensílios, com a população residente e as advindas de localidades vizinhas (Figura 16).

Figura 16 - Comercialização de mercadorias no cais do Mercado Público na década de 60.



Fonte: Pereira Junior (2005, p. 28).

O comércio feito por estas embarcações entrou em declínio, tendo em vista o desenvolvimento dos meios de transporte e principalmente com a finalização da construção da estrada BR-101 no início dos anos de 1970, ao longo de toda faixa litorânea de Santa Catarina.

Alguns dos donos das embarcações ainda tentaram sobreviver com o transporte de pessoas, porém não conseguiram prosseguir com o trabalho, pois esse tipo de transporte foi cada vez menos procurado.

Atualmente, as embarcações tradicionais podem ser vistas na Lagoa Santo Antônio dos Anjos, pelo trabalho dos pescadores artesanais, são estas, principalmente, as bateiras, que veremos adiante.

3.3 O PATRIMÔNIO NAVAL

O Brasil é o país mais rico em diversidade de barcos tradicionais do mundo. Cada região, cada contexto geográfico, possui um tipo específico de embarcação, adaptada às condições locais de clima, navegabilidade, heranças culturais e dinâmica econômica (VIEIRA FILHO, 2011, p. 08).

Ao longo dos primeiros quatro séculos da história do Brasil, o barco foi um elemento fundamental como meio de transporte e subsistência. Eram poucas as estradas que interligavam as cidades do litoral e a pesca artesanal era uma atividade econômica essencial.

Figura 17 - Delimitação do Complexo Lagunar Sul Catarinense.



Fonte: Google Earth (2015). Adaptado pela Autora (2015).

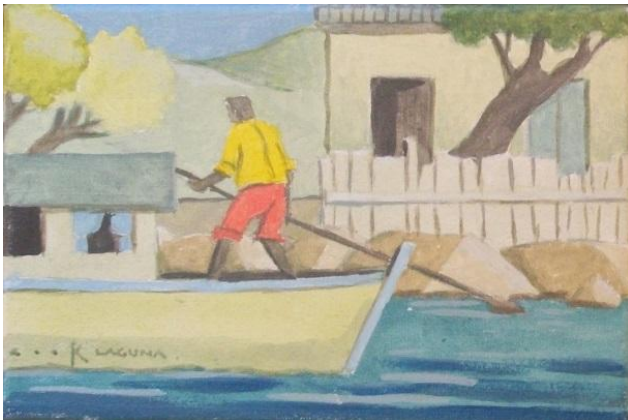
Cada pequeno ambiente geográfico e econômico gerou um tipo diferente de barco, adequado às suas necessidades e adaptado às condições locais de mar e vento. Em um litoral do tamanho do nosso país, não é difícil imaginar a grandeza do patrimônio naval existente. Segundo Dalmo Vieira Filho, o patrimônio tradicional naval brasileiro pode ser considerado o maior patrimônio naval tradicional do mundo.

3.3.1 Patrimônio Naval do Complexo Lagunar – Laguna/SC.

O Complexo Lagunar do sul do Estado de Santa Catarina é formado por três lagoas, a Lagoa do Mirim ao Norte, Lagoa do Imaruí e Lagoa Santo Antônio dos Anjos, ao Sul. Este complexo é marcado na história como cenário da Revolução dos Farrapos e a criação da República Juliana.

A Guerra dos Farrapos ocorreu nos estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina e durou uma década (1835-1845), o estopim para a rebelião foram as grandes diferenças de ideias entre dois partidos: os Liberais Exaltados, que apoiavam os republicanos e os Legalistas, que davam apoio aos conservadores. Numa tentativa de expansão da Revolução Farroupilha e na busca por conquistar Laguna como um porto de acesso ao Atlântico, um grupo de farrapos liderados por Davi Canabarro e com o apoio naval de Giuseppe Garibaldi, fundou a República Juliana em Laguna (BACELAR, 20--).

Figura 18 - Canoa de convés na Lagoa Santo Antônio dos Anjos. Obra de Artur Cook.



Fonte: <http://www.arturcook.com> .

A região Lagunar apresenta três tipos de embarcações características, a primeira é denominada **Canoa de Convés**. Ela foi a responsável por grande parte da integração comercial e social de comunidades vizinhas com a cidade de Laguna, até metade do século XX (Figura 19).

Segundo Pereira Júnior (2005, p. 138),

Toda a produção agrícola das pequenas propriedades rurais do interior era escoada para ser negociada no cais do mercado público de Laguna. Produtos como farinha de mandioca, frutas, legumes, carne de porco, torresmo, lenha, areia de rio e até paralelepípedos para pavimentação de ruas da cidade de Laguna, faziam parte dos produtos transportados. Nas viagens de volta traziam tecidos, açúcar, ferramentas, produtos manufaturados e fretes em geral.

A Canoa de Convés foi muito utilizada por ser, na época, o meio de transporte economicamente mais viável e rápido de interação entre os municípios. Alguns exemplares resistiram até a década de 1970, porém desapareceram, por completo, nas décadas posteriores.

Pereira Júnior (2005) cita alguns dos fatos que contribuíram para o desaparecimento total desse tipo de embarcação, entre eles a construção da BR-101 sobre a Lagoa Santo Antônio dos Anjos na localidade de Cabeçadas, a não continuidade dos jovens no ofício, o aparecimento de novos tipos de embarcação de construção mais fácil e o desaparecimento da madeira nativa, peroba e cedro, principalmente.

Figura 19 - Canoas de convés no cais do Mercado Público, década de 30



Fonte: PEREIRA JUNIOR (2005, p. 30).

Laguna possui a Lei n. 1.163 de 25 de agosto de 2006, que institui a Canoa de Convés como símbolo das embarcações tradicionais, típicas das lagoas no complexo lagunar e marco no transporte marítimo.

Outra embarcação de relevância histórica para o complexo Lagunar é a **Baleeira Açoriana** (Figura 20). Como o nome já diz, é destinada à pesca da baleia e tem como característica a leveza e a ótima navegabilidade. Seu comprimento varia de 7 a 11 metros. Sua origem primeira vem dos povos nórdicos, a baleeira apresenta características dos famosos barcos vikings e as primeiras foram construídas originalmente onde hoje é a Noruega, a Suécia e a Dinamarca. Após a conquista da Inglaterra, passaram a ser fabricados também nas ilhas britânicas, Normandia e Bretanha francesa (MUSEU NACIONAL DO MAR, 2014).

Figura 20 - Baleeira Açoriana.



Fonte: GEHLEN (2004).

A baleeira de Santa Catarina é a única embarcação tradicionalmente brasileira relacionada com os barcos nórdicos. Descendente dos barcos ingleses, mais tarde levados para a América do Norte, esses barcos chegavam até o local da caça a bordo dos navios baleeiros norte-americanos, que pescavam nos mares do sul e faziam escalas nas ilhas dos açores.

Os açorianos começaram então, a conviver com essas embarcações, pois muitos dos marinheiros do arquipélago eram contratados para trabalhar na caça das baleias ou porque os barcos acabavam ficando pelas ilhas, como pagamento de serviços e alimentos. Foram assim, aprendendo a reproduzi-las.

Quando migraram para o Brasil e povoaram o litoral catarinense trouxeram o conhecimento de fabricar e usar a baleeira, que se tornou o barco típico de Santa Catarina.

Segundo Câmara (2010, p. 110),

Na província de Santa Catarina, onde houve muita pescaria de baleia e fábricas de seu azeite, conservam ainda tipos destas embarcações, mas já sem estas particularidades, são apenas aplicadas ao tráfego da pequena capotagem.

Em Laguna, essa embarcação é muito utilizada no Farol de Santa Marta, bairro do município muito voltado à pesca e ao mar. Ainda hoje é possível encontrar alguns exemplares de grande porte, em atividade, porém sem a utilização de mastros e velas, empregando como propulsão única o motor a diesel.

A próxima embarcação apresentada e também muito comum no complexo lagunar é a **Canoa Bordada** (Figura 21 e 22). A referida canoa é utilizada para realizar a pesca da tainha, no chamado cerco à tainha¹. Sua origem advém da junção da cultura dos colonizadores açorianos e dos indígenas que aqui já habitavam.

Figura 21 - Canoa bordada no complexo lagunar.

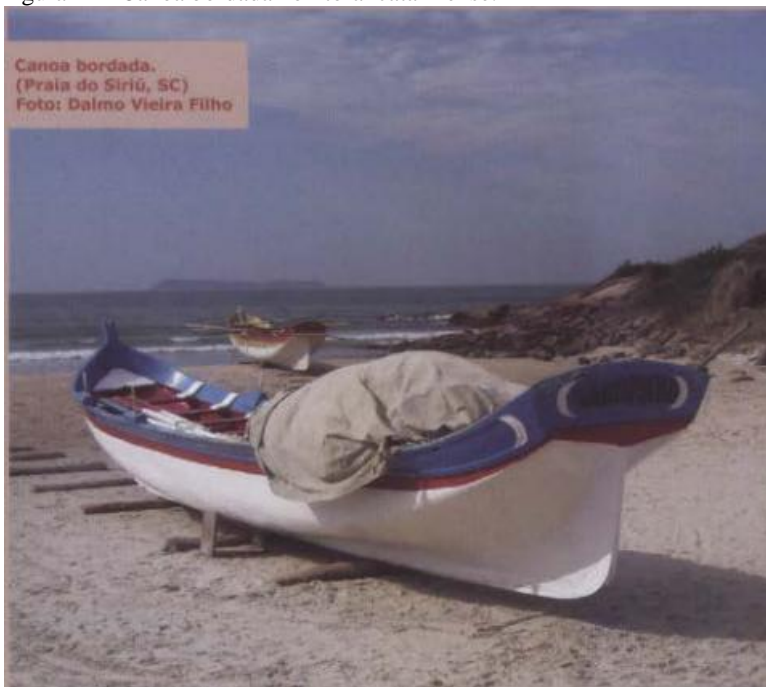


Fonte: MESQUITA (2009, p. 229).

¹ O chamado cerco à tainha nada mais é, que a pesca artesanal da tainha, utilizando como ferramenta as redes de arrasto. Esse tipo de pesca acontece nos meses de inverno, principalmente, entre o final do mês de abril e junho.

É assim chamada porque nas bordas dos troncos escavados adicionam-se tábuas que aumentam a borda livre, dando maior segurança no momento de romper a arrebentação. As bordas são colocadas em um ângulo aberto para fora da embarcação, servindo como escudo e protegendo o interior do barco das ondas. Seu tamanho é variado, mas gira em torno de 6 a 10 metros de comprimento, podendo ocorrer exemplares um pouco maiores. Estas canoas são pintadas com cores vivas e consideradas embarcações plasticamente muito expressivas.

Figura 22 - Canoa bordada no litoral catarinense.



Fonte: VIEIRA FILHO (2011, p. 09).

Resumidamente, a canoa bordada deixou de ser construída por três motivos, o primeiro e principal é o declínio da pesca artesanal. O segundo, porque a madeira está sendo substituída pela fibra de vidro. E por fim, a proibição dos órgãos ambientais em relação a extração da madeira necessária à sua confecção. Com isso, ocorre o sério risco de se perder o “saber fazer” destas embarcações.

Seguindo sobre as embarcações tradicionais do município, apresentamos o **Bote do Sul ou Bote de fundo chato** (Figura 23). Esta embarcação em Santa Catarina se originou em Laguna e se replicou para outras regiões do Estado.

Segundo Pereira Júnior (informação verbal)², os Botes de fundo chato começaram a ser utilizados a priori no Rio Grande do Sul, mais precisamente na Lagoa dos Patos. São embarcações que navegam exclusivamente a motor, mas no Rio Grande do Sul (Lagoa dos Patos) é possível ainda, em casos isolados, a utilização de um pano poveiro³ como propulsão auxiliar.

Esses botes substituíram em grande parte as antigas Canoas de pranchão⁴. E posteriormente começaram a ser construídas em Laguna, por influência de pescadores que se dirigiam a Lagoa dos patos para pescar camarão. Alguns adquiriram exemplares dessas embarcações e trouxeram para Laguna, onde começaram a ser replicadas pelos mestres locais.

Trata-se de uma embarcação de pequeno a médio porte, com comprimento variando entre 6 e 10m, todavia podem existir

² Informação obtida durante conversas informais com o modelista, em julho de 2018.

³ Pano poveiro é um tipo de vela utilizado por imigrantes portugueses oriundos da Póvoa do Varzim, ao norte de Portugal, que migraram para o Rio Grande e também para o Rio de Janeiro, mas precisamente na região de Cabo Frio, onde também utilizaram a lancha poveira, tipo de embarcação única daquela região de Portugal.

⁴ As canoas de pranchão foram embarcações desenvolvidas exclusivamente para a utilização na Lagoa dos Patos e adjacências. Atualmente estão extintas e os últimos exemplares foram cuidadosamente recuperados e estão expostos hoje no Museu Náutico do Rio Grande. Alguns anos atrás Luiz Lauro Pereira Júnior e o arquiteto Lucas Delgado fizeram um trabalho que consistia em um levantamento técnico, que teve como resultado um plano náutico completo de construção do casco e velame das canoas de pranchão. Esse trabalho posteriormente fez parte da proposta de tombamento do IPHAN, a nível nacional, e foi efetivada pelo instituto. Na mesma época foi feito também um levantamento completo de um bote de fundo chato, pertencente ao Museu Náutico do Rio Grande (Universidade Federal do Rio Grande), inclusive com pano vélico completo. Na época do levantamento estimava-se que existiam cerca de 4.000 botes em atividade em todo estuário da Lagoa dos patos e em sua zona costeira. Incrível é a semelhança entre o levantamento e os barcos construídos e utilizados hoje na Lagoa Santo Antônio dos Anjos.

embarcações maiores. A quantidade de tripulantes em cada embarcação vai depender do tipo de pesca e do tempo de permanência no mar, porque mesmo essas embarcações sendo de boca aberta, ou seja, sem convés, muitas vezes pescam em mar aberto, acontecendo de ficar mais de um dia inteiro pescando. São confeccionadas em madeira, com tábuas relativamente largas nas laterais, se comparadas com as de uma baleeira.

Figura 23 - Bote do sul, utilizado para travessia de pedestres no Canal da Barra Laguna/SC.



Fonte: <http://vilsonsilva.blogspot.com.br> (2013)

O fundo do casco é quase chato, com uma longa quilha bem definida; o convés é aberto e sem cabine.

A **Canoa de Borda Lisa** (Figura 24), segundo Pereira Junior (informação verbal)⁵ é uma embarcação de pequeno porte, com comprimento entre 5,0 m e 9,0 m ocorrendo exemplares até maiores, a boca varia de acordo com o comprimento e o contorno do tronco a ser utilizado, o pontal (altura máxima do fundo da embarcação à borda),

⁵ Informação obtida durante conversas informais com o modelista, em julho de 2018.

segundo o Mestre Juca do Morro Grande em Laguna, equivale a 60% da boca da embarcação. Confeccionada em madeira – mais precisamente de um único tronco de madeira; “*um pau só*”, como dizem os pescadores locais. Elas foram confeccionadas para serem utilizadas em águas interiores. Essas embarcações podem navegar de três formas, a remo, a motor e ainda, mas raramente, com uma vela de espicha.

Figura 24 - Canoa de Borda Lisa



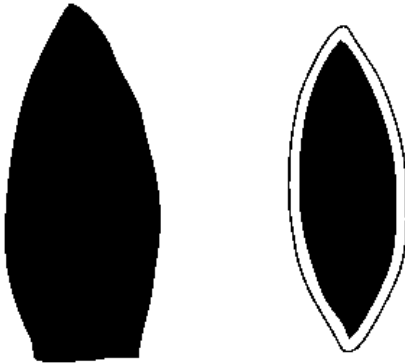
Fonte: Assessoria de Comunicação FCC (2018).

Atualmente novos exemplares dessa embarcação não estão mais sendo construídos, isto devido à dificuldade de se encontrar madeira adequada, as restrições ambientais para retirada de madeira e desaparecimento de mestres capazes de confeccioná-las. Todavia, há algumas exceções, como a família de José Bráulio Fernandes, da localidade de Morro Grande em Laguna, que ainda possuem

conhecimento e grande tradição na construção de canoas bordadas e canoas de borda lisa.

Por fim, a última embarcação descrita, são as **Bateiras** (Figura 26), trata-se de uma embarcação de construção simples, com comprimento variável, entretanto ocorre entre 5,0 metros e no máximo 8,0 metros, muito raramente ultrapassam esse comprimento. Possui um fundo chato com médio tosamento (curva do barco). Podem ser de dupla proa ou com painel de popa e uma quilha ao longo de todo o fundo, o número de cavernas varia de acordo com o comprimento e podem navegar de três formas, à remo, à motor e propulsão à vela, raramente.

Figura 25 - Vista superior de uma embarcação com painel popa e dupla proa, respectivamente.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

A boca e o pontal variam de construtor para construtor e da sua destinação. É uma embarcação utilizada por pescadores de menor poder aquisitivo e navegam exclusivamente em águas interiores.

Figura 26 - Inúmeras bateiras para reparo em Laguna - SC.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

Figura 27 - Bateira com vela de espicha. Nota-se que a vela está sendo utilizada como propulsão auxiliar, pois é visível a caixa de proteção do motor.



Fonte: MESQUITA (2009, p. 231).

3.3.2 Considerações

Segundo Vieira Filho (2011), “o patrimônio naval é um dos mais amplos contextos culturais brasileiros, englobando patrimônio material e imaterial e interagindo com milhares de lugares, paisagens e ecossistemas do extenso litoral, das lagoas e dos rios”.



A valorização dos barcos e as manifestações tradicionais referentes ao universo marítimo, pertencentes a cada espaço geográfico são ações centrais para a preservação desse rico patrimônio cultural, por ora pouco conhecido e divulgado.

As embarcações apresentadas aqui, são as consideradas pelos especialistas, as mais emblemáticas da Lagoa Santo Antônio dos Anjos da Laguna. E que merecem ser divulgadas e preservadas, conforme seja

possível nos dias atuais. Muitas já se perderam e seus modelos físicos estão extintos, porém, sua utilização, modos de fazer e história, continuam presente na memória de alguns, que podem ajudar a contar seus feitos, e assim, conseguirmos preservar o que ainda temos em mãos, por pouco tempo.

Abaixo, descrevemos resumidamente, as embarcações apresentadas a priori, suas características físicas, de uso, condição atual e fotografia.

Quadro 1 - Tipologias de embarcações mais comuns na Lagoa Santo Antônio dos Anjos.

QUADRO RESUMO			
Tipologia	Caracterização	Condição Atual	Foto
CANOA DE CONVÉS	Embarcação de propulsão à vela, utilizada para o transporte de mercadorias e pessoas.	Extinta	
CANOA BORDADA	Utilizada normalmente em nossa região no cerco da tainha. Foi também utilizada como transporte de mercadorias. Atualmente estão recebendo propulsão a diesel e gasolina.	Em fase de extinção. Raros são os exemplares novos construídos.	

<p>BALEEIRA AÇORIANA</p>	<p>São utilizadas na pesca e transporte de pessoas. Existem dois tipos de casco, o trincado e o liso. Eram propulsionadas à vela e remo. Atualmente as que restam usam exclusivamente motor.</p>	<p>Em fase de extinção, raríssimos são os casos de construção dessa embarcação.</p>	
<p>BOTE DO SUL</p>	<p>Em grande parte pesca e minoria transporte em geral.</p>	<p>Em uso.</p>	
<p>CANOA DE BORDA LISA</p>	<p>De modo geral utilizada para Pesca.</p>	<p>Em uso.</p>	
<p>BATEIRA</p>	<p>De modo geral utilizada para Pesca.</p>	<p>Em uso e é ainda construída em diversas localidades da cidade.</p>	

Fonte: Elaborado pela Autora (2018).

3.4 MODELISMO NAVAL

Ainda que ao longo da história, as embarcações tenham conhecido diferentes tipologias e, inclusive num mesmo tempo, tenham convivido diferentes tipos de barcos, há uma série de formas mestras que caracterizam cada época (MOURA, 1988).

As suas formas, o seu perfil, são imediatamente reconhecíveis e representativos de um período para qualquer pessoa interessada pelo fascinante mundo do modelismo naval. Cada navio, cada modelo é filho de seu tempo, e foi criado por homens que viveram enquadrados nos acontecimentos históricos de sua época. Quando nos falamos de determinado século logo nos apresentam grandes construções terrestres como catedrais, castelos, arranha céus, obras de arte plástica, esculturas... que são as testemunhas mudas de história; contudo, poucas vezes aparecem os navios. [...] Salvo alguns modelos admiravelmente conservados graças ao zelo de determinadas instituições, pessoas e governos; do resto só ficam modelos à escala, planos, desenhos, e quanto mais recuamos no tempo, apenas a recordação de algumas crônicas, quase sempre de passagem, ou fragmentos de pedra de difícil interpretação, ou restos admiravelmente resgatados pelos arqueólogos. Todavia, grande parte de nossa história está intimamente ligada ao mar, e, portanto, aos barcos. Através deles o homem conheceu novos mundos, comercializou, trocou idéias, progrediu, explorou e foi explorado, oprimiu e se liberou da opressão, lutou. (MOURA, 1988, p. 09).

Um começo da prática do modelismo naval pode ser visto em obras chamadas ex-votos (Figura 28).

Figura 28 - Exemplo de Ex-voto.



Fonte: CASTRO (2010).

Estas eram realizadas por marinheiros religiosos que quando passavam por algum problema em suas viagens, como tempestades ou situações que enfrentavam a morte, pediam a algum santo a graça de permanecerem vivos. Quando a graça era alcançada a forma escolhida de agradecimento era a confecção de pinturas e/ou maquetes, onde representavam suas embarcações juntamente com o a imagem do Santo escolhido.

Durante os séculos XVII e XVIII, começou-se a fabricar modelos de embarcações em miniatura, antes de sua construção em tamanho real, para a aprovação dos reis de países como a Espanha, a Inglaterra e a França. São denominados Modelos de Arsenal.

Já os baleeiros principalmente portugueses e ingleses, nos séculos XIX e XX, em suas horas de folga e lazer, utilizavam ossos da baleia para esculpir sua embarcação em miniatura, com extrema perfeição.

O modelismo é, portanto, uma arte variada e bastante valorizada no mundo, ele reproduz em escala, com riqueza de detalhes, modelos de todos os tipos, chegando ao requinte de reproduzir exemplares que se movimentam na terra, no mar e no ar.

De acordo com a entrevista realizada com o modelista naval, Luiz Lauro Pereira Júnior (Apêndice A), o modelismo resulta em duas vertentes, o modelismo estático, que tem como principal característica a

reprodução de modelos sem movimento, o mais fielmente possível, de embarcações presentes no dia-a-dia de uma determinada época.

Outro é o rádio controlado, que são peças maiores que possuem movimento, estes são guiados por meio de rádio ou controle remoto, dividem-se em duas modalidades que se diferem pelo seu tipo de motor, motores a explosão ou motores elétricos, atualmente é a modalidade mais praticada, seja em competição ou lazer⁶.

Figura 29 - Modelista Luiz Lauro Pereira Júnior e o modelo do baleeiro Charles Morgan.



Fonte: Acervo do modelista (2014).

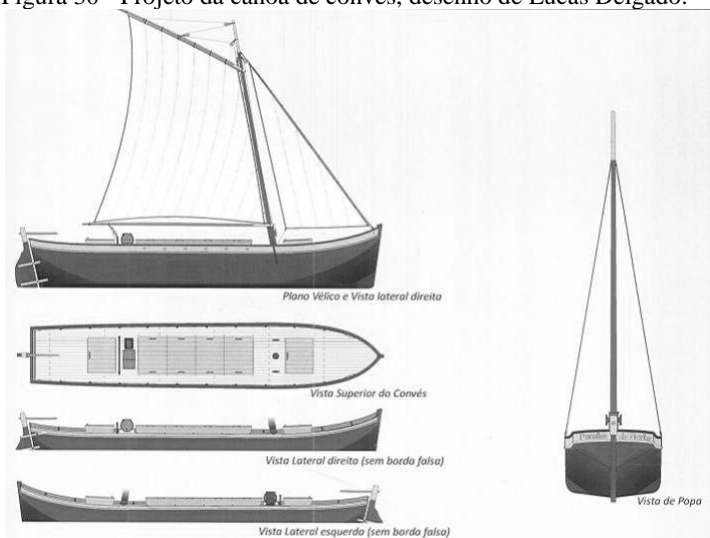
Dentre as modalidades citadas, o modelismo naval é o mais valorizado no mundo. A natureza intrinsecamente atraente dos mastros, velas, canhões e chaminés, a grande dimensão dos navios, as formas hidrodinâmicas dos cascos e a fascinação que o mar e as viagens marítimas sempre exerceram, faz com que os barcos do mundo sejam profusamente reproduzidos com as mais diversas motivações, podendo ser de brinquedos e objetos de decoração, até coleções, exposições e

⁶Neste ramo são bastante conhecidos os ferromodelistas, que reproduzem trens, estações, túneis, pontes e estradas de ferro. O aeromodelismo também é muito conhecido e praticado, assim como a reprodução de automóveis, ônibus e caminhões.

museus inteiros, baseados em modelos de embarcações (VIEIRA FILHO, 2011).

O modelismo distingue-se do artesanato naval pela utilização de escala e pelo estudo prévio de iconografia histórica, documentos antigos, fotografias ou até mesmo *in loco* (Figura 30).

Figura 30 - Projeto da canoa de convés, desenho de Lucas Delgado.



Fonte: PEREIRA JUNIOR (2005, p. 25).

Atualmente é utilizado como forma de resguardar a memória das embarcações que já não existem mais.

Segundo Garrido (2011), as culturas marítimas alimentam-se de objetos e de imaginários. Desde que as sociedades deixaram de lado uma relação física com o mar, a produção de memórias passou a ter um papel importante na compensação de um sentimento geral de perda. É por isso que os modelos em miniatura de embarcações ganharam uma grande importância na história.

O modelismo naval é atualmente o modo mais barato e viável para reprodução de modelos, pois as restrições ambientais impedem a reprodução de algumas dessas embarcações em tamanho real e pela falta de pessoas com o saber necessário.

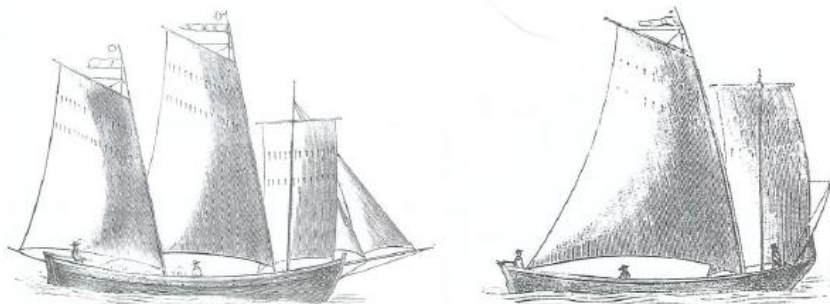
Com as tecnologias atuais as profissões que exigem trabalhos manuais estão acabando, o modelismo naval também é uma arte escassa e rara, em vias de extinção.

Os principais nomes da história voltados a essa prática, são Antônio Alves Câmara Junior, Almirante Pâris e Henrique Maufroy de Seixas.

Antônio Alves Câmara Junior, principal nome no Brasil, listou em um trabalho datado de 1888, as embarcações indígenas do Brasil, resultado de observações próprias, informações e leituras (Figura 31).

O autor descreve as características das embarcações, fatos históricos, costumes e usos, juntamente com algumas poesias ou estrofes que se referem a embarcação em questão.

Figura 31 - Ilustrações de Alves Câmara.



Fonte: CÂMARA JUNIOR (2010, p. 106).

Segundo Câmara Junior (2010), é muito comum conservarem-se os vestígios de edifícios e cidades destruídas ou soterradas: das embarcações não. Isto porque as embarcações são feitas de madeira, servindo até não poder mais navegar, sendo aproveitadas ainda como material em outras obras, ou reduzidas às cinzas, ou entregues a ação destruidora do tempo. E é por isso que até mesmo a origem da navegação, bem como a data dos tempos pré-históricos, é ainda hoje obscura e problemática, e sobre elas se tem feito conjecturas e fantasias.

Câmara Junior, em 1888 já mostrava preocupação em relação ao desaparecimento dessas embarcações, sua história e memória.

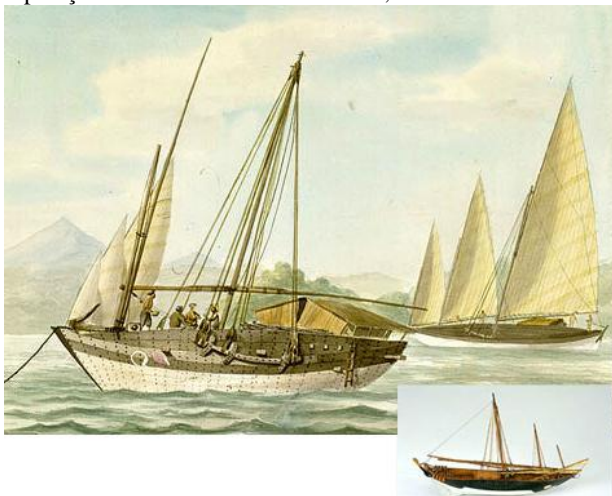
Assim no mundo, assim em nosso país, cuja história das construções a não ser de algumas canoas e jangadas, nada mais se conhece. Por isso nos afigura de utilidade a publicação de uma memória história e descritiva da construção naval indígena do Brasil, mostrando o que se conhece do passado, e do desconhecido tomando a

atualidade para ponto de partida, memória essa, que servirá de incentivo a estudos minuciosos e corretos, e de guardar tradições desses usos e costumes, que poderiam para o futuro ser completamente modificados e até esquecidos como nos parece já estar a origem de tais construções [...] (CÂMARA JUNIOR, 2010, p. 09).

Moura (1988), explica que por causa de seu material de construção efêmero e o meio para o que são construídos, praticamente todas as embarcações desaparecem e muitas delas jazem debaixo de toneladas de água salgada ou doce.

François-Edmond Pâris, o Almirante Pâris, começou a se interessar pelas embarcações tradicionais em 1830, na França. A partir de então dedicou sua vida a encontrar, extrair, estudar, publicar e reproduzir, em forma de modelos, vários tipos de barcos que chamavam sua atenção. Almirante Pâris participou de três expedições ao redor do mundo e relatou suas experiências em livros de viagens, com esboços, croquis, detalhes técnicos e aquarelas (Figura 32). A arte foi uma das formas encontradas pelo pesquisador para promover esse vasto conhecimento naval.

Figura 32 - Aquarela do Almirante Pâris e miniatura da embarcação na exposição Todos os barcos do Mundo, no Museu de Marinha de Paris.



Fonte: <http://www.musee-marine.fr> (2018).

Em sua carreira foi membro das principais instituições artísticas de seu tempo e dirigiu a partir de 1871 até sua morte, o Museu da Marinha, que naquela época fazia parte do Museu do Louvre. Sua coleção atingiu cerca de 250 modelos de embarcações de diversas partes do mundo.

Para isso, utilizou a mão de obra dos melhores modelistas franceses da época e artistas do próprio Museu do Louvre.

Figura 33 - Coleção de Henrique Maufroy Seixas.



Fonte: MARQUES (1985).

Por fim, Henrique Maufroy Seixas, no início do século XX, foi um apaixonado pelo mar e suas variantes. Após conhecer a coleção do Almirante Pâris, dedicou grande parte de sua vida e seu dinheiro à reprodução de tudo que fosse possível pelos materiais e mão de obra de sua época. Realizou 45 modelos navais, que após seu falecimento, entregou a seu país, Portugal. E é atualmente visto no Museu de Marinha, em Lisboa (Figura 33).

O Brasil apresenta na atualidade grandes nomes na arte do modelismo naval, como Carlos Heitor Chaves, Conny Baumgart e Luiz Lauro Pereira Junior. Segundo Vieira Filho (2011, p. 06), estes "podem ser considerados três dos melhores e mais experientes modelistas navais brasileiros, profundos conhecedores da história e dos detalhes construtivos dos barcos tradicionais brasileiros". Os três modelistas citados foram responsáveis pelos modelos expostos da coleção intitulada Alves Câmara Século XXI, que foi tombada pelo IPHAN como patrimônio nacional em 2010, por formar um dos acervos de modelos de barcos tradicionais mais importantes do mundo, que atualmente

encontra-se exposta no Museu Nacional do Mar, localizado em São Francisco do Sul.

O primeiro, Carlos Heitor Chaves trabalha em um banco em Brasília e usa suas horas vagas para a confecção de modelos. Tornou-se benemérito do Museu Nacional do Mar, por ter se negado a receber pagamento pelas peças expostas no local. Já confeccionou barcos do mundo todo, mas hoje prefere trabalhar em modelos de barcos tradicionais brasileiros.

Figura 34 - Alguns modelos de Carlos Heitor Chaves para a coleção Alves câmara.



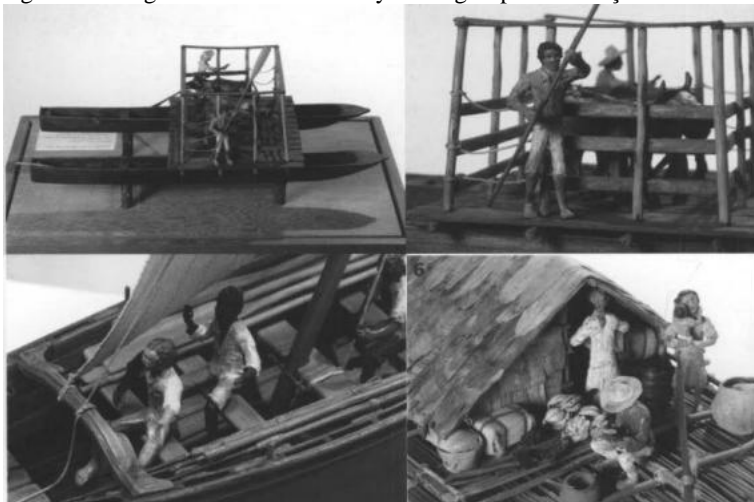
Fonte: Vieira Filho (2011, p. 21).

Conny Baumgart é catarinense de Rio do Sul, modelista de barcos e ficou conhecido pelo preciosismo de suas obras. É lembrado por seus pássaros que parecem ter vida, seus personagens e cenários.

Por fim, Luiz Lauro Pereira Junior (Figura 36), natural de Laguna, atua em suas horas vagas na fabricação de modelos. Suas obras possuem riqueza de detalhes, através do estudo prévio das embarcações.

O modelista foi entrevistado para essa dissertação, além de inúmeras conversas informais em que seu conhecimento mostrou-se imprescindível para o desenvolvimento da pesquisa.

Figura 35 - Alguns modelos de Conny Baumgart para a coleção Alves Câmara.



Fonte: Vieira Filho (2011, p. 25).

Figura 36 - Luiz Lauro Pereira Jr em seu ateliê/oficina.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

Figura 37 - Acervo do Modelista Naval Luiz Lauro Pereira Jr.



Fonte: Vieira Filho (2011, p. 25).

Capítulo 4

*Minha jangada vai sair pro mar, vou trabalhar,
meu bem querer. Se Deus quiser quando eu voltar
do mar, um peixe bom eu vou trazer. Meus
companheiros também vão voltar e a Deus do céu
vamos agradecer.*

(Dorival Caymmi, 2005)

4 PRÁTICAS TRADICIONAIS DA LAGOA SANTO ANTÔNIO DOS ANJOS

4.1 PESCA ARTESANAL

A pesca artesanal é uma das atividades mais antigas do Brasil, cada região possui suas próprias características, que englobando fatores sociais, econômicos e ambientais, resulta em espaços e tipologias de pesca específicas.

Figura 38 - Pesca no canal da barra Laguna – SC, com uma pequena bateira.

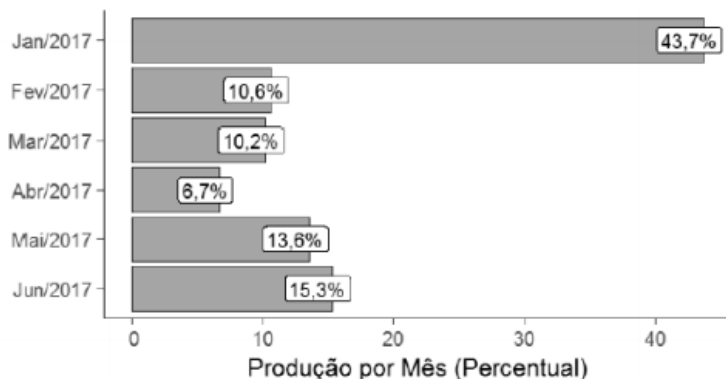


Fonte: Acervo de Milton de Oliveira Rech (2014).

Segundo a EPAGRI (2018) apesar de contar com pouco mais de 1% da área do Brasil, Santa Catarina é o maior produtor nacional de pescados, sendo destaque tanto na área da aquicultura quanto da pesca.

Em Laguna, segundo os dados obtidos pelo PMAP - Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira no Estado de Santa Catarina, no período de janeiro a junho de 2017 a pesca artesanal no município apresentou uma produção de 5.223,5 toneladas. O mês de janeiro foi o mais produtivo, acumulando 43,7% da produção municipal registrada nesse período.

Figura 39 - Percentual mensal da produção artesanal em laguna, de janeiro a junho de 2017.



Fonte: PMAP (2017)

Conforme a EPAGRI (2017) dependendo da forma de trabalho, o produtor pode ser classificado como amador (produção para lazer e venda eventual) ou comercial (venda sistemática e regular). Dessa forma, existe um total de 29.831 produtores no Estado, dos quais 26.949 são amadores e apenas 2.882 são comerciais/profissionais.

Define-se como pescador profissional artesanal, aquele que com meios de produção próprios, exerce sua atividade de forma autônoma, individualmente ou em regime de economia familiar, ou com auxílio eventual de parceiros, sem vínculo empregatício e podendo utilizar embarcações de pequeno porte (BRASIL, 2009).

Em Laguna, segundo informações obtidas na EPAGRI do município, estima-se que existam em torno de 6.000 a 6.500 pescadores artesanais em atividade, esses encontram-se registrados nos órgãos responsáveis. Além destes, é perceptível ainda uma quantidade considerável de pescadores amadores na orla da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, fazendo desse ofício uma forma de lazer.

Figura 40 - Pesca em Laguna.



Fonte: <http://www.ronaldoamboni.com>.

4.2 SARILHOS

Conforme Ferreira (2014), sarilho significa, mexer-se, traquinar, já o dicionário informal traz um significado um pouco mais próximo do que vemos, “Máquina manual de madeira e troncos para levar objetos”. Na vida real traz consigo muito mais significado e peso na paisagem da cidade e na vida de povos ribeirinhos e pescadores artesanais.

Figura 41 - Sarilhos em Laguna.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

Segundo Diegues (1973, pág. 111), “os pescadores artesanais são aqueles que, na captura e desembarque de toda a classe de espécies aquáticas, trabalha sozinho e/ou utiliza mão-de-obra familiar ou não

assalariada, explorando ambientes ecológicos limitados através de técnicas de reduzido rendimento relativo e que destina sua produção, total ou parcial, para o mercado”.

Os sarilhos são, para os pescadores artesanais, uma extensão da sua garagem de casa ou até parte da casa, nele são armazenadas as embarcações utilizadas para a pesca artesanal e muitos se transformam em pequenos ranchos de pesca, servindo dessa maneira a duas funções primordiais a esse ofício, a pesca propriamente dita e a limpeza do pescado, realizada após a atividade.

Este espaço reproduz o local onde os pescadores costumam guardar e proteger suas embarcações nos momentos de descanso. O sarilho é uma estrutura feita de madeira, dotada de um cilindro horizontal móvel acionado por manivela ou motor, que mantém as embarcações suspensas um metro acima da água quando fora de uso. (FCC, 2018).

Dizer que existe apenas uma tipologia desse tipo de construção não é verdade, há uma grande variedade delas, para uma embarcação, duas, sem ou com cobertura em uma água, duas águas, com trapiches laterais, centrais, grandes, pequenos, enfim, são inúmeras as possibilidades a se encontrar no litoral, no nosso caso, com destaque para Laguna - SC. Segundo Dalmo Vieira Filho (2018) o IPHAN realizou diversos trabalhos de inventários do patrimônio naval e empreendeu pesquisas por toda a costa e algumas bacias fluviais, no âmbito do projeto Barcos do Brasil. Segundo esses estudos, os sarilhos são emblemáticos das lagoas do sul de Santa Catarina, em especial as Lagoas de Santo Antônio dos Anjos e Imaruí. Esparsamente, podem existir no Rio Grande do Sul e até na Ilha de Santa Catarina, mas essas ocorrências são pontuais e provavelmente decorrem da presença de lagunenses.

Os sarilhos parecem ter origem moura e suas engrenagens toscas, a princípio, serviam para fazer subir a água de poços profundos.

Desse modo, esse tipo de construção não é somente importante no ofício dos pescadores artesanais, mas como parte integrante das margens do município de Laguna, e portanto, formador de uma tipologia única, que merece reconhecimento e estudos mais aprofundados.

Figura 42 - Sarilhos na Lagoa Santo Antônio dos Anjos.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

No que tange à relação da cidade com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, são os sarilhos, a principal “ponte” presente entre o ambiente aquático e o espaço urbano, apresentando distintas configurações espaciais e desempenhos de urbanidade.

Essa interação entre homem e natureza é vista por toda a orla, seja pela pesca ou pelo cenário formado pelos sarilhos, desse modo, é formador também de uma Paisagem Cultural importante para a identidade da cidade.

(...)Paisagem Cultural Brasileira é uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores. (WEISSHEIMER, 2009, p. 13).

A área de levantamento dos sarilhos foi escolhida, levando em consideração as localidades do antigo Porto de Laguna, o atual Terminal pesqueiro e a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, dessa forma, a porção delimitada abrangeu principalmente a área urbana da cidade.

Nesse levantamento, temos como objetivo a identificação das áreas com maior e menor ocorrência de sarilhos, e posterior análise dos motivos dessa ocupação.

Mapa 6 - Área levantada em azul.



Fonte: Google Earth (2018). Adaptado pela Autora (2018).

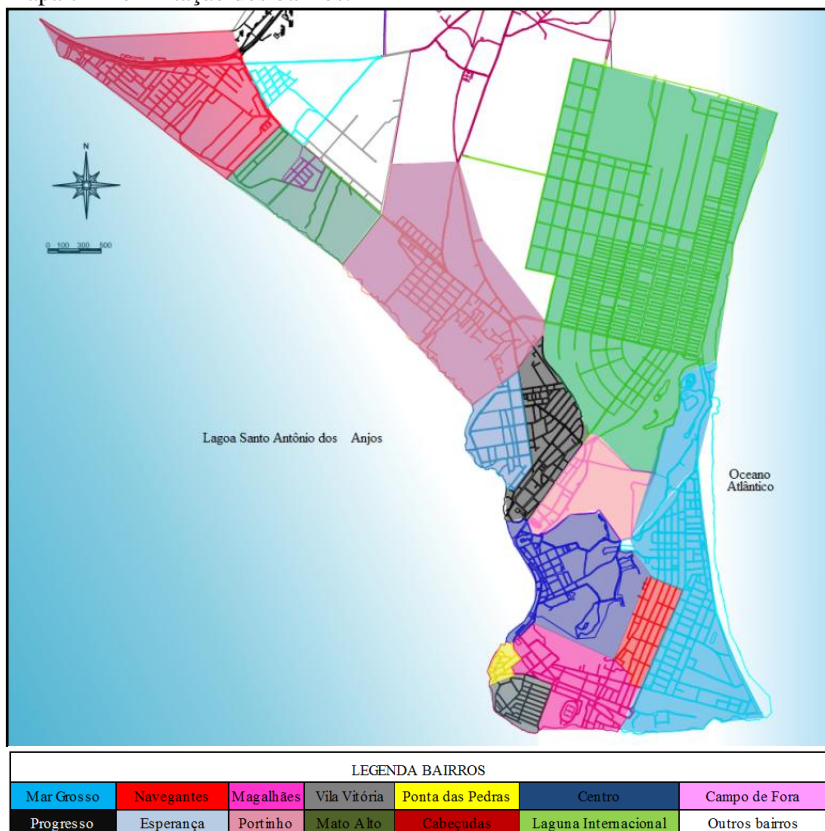
Após o levantamento utilizou-se uma escala de cores, onde o vermelho significa a presença de muitos sarilhos em conjunto ou isolados, laranja presença média da tipologia, amarelo poucos exemplares e branco com nenhum sarilho, essa categorização foi importante para as análises seguintes.

4.2.1 Levantamento dos sarilhos

É possível observar na extensão das margens analisadas classes sociais diferentes, a presença de órgãos ambientais e áreas sem ocupação alguma, com livre acesso à Lagoa.

No nosso caso, trabalharemos em trechos delimitados pelos bairros e localidades peculiares, e analisaremos a presença dos sarilhos, especificamente, como consequência, descreveremos o atual estado de ocupação da orla.

Mapa 7 - Delimitação dos bairros.

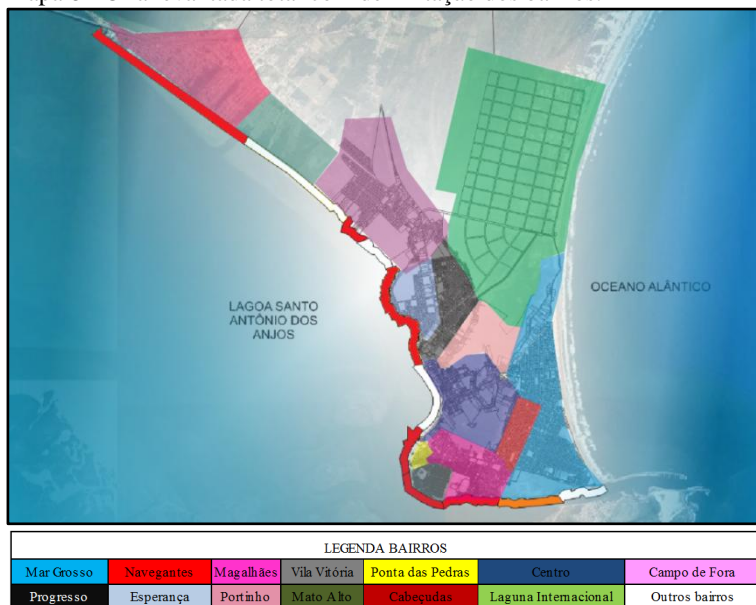


Fonte: Prefeitura Municipal de Laguna (2017). Adaptado pela Autora (2018).

As margens da lagoa foram divididas em 07 (sete) trechos, como descritos abaixo e conforme distribuídos no mapa a seguir:

- Trecho I – Molhes da barra e Mar Grosso
- Trecho II – Magalhães e Vila Vitória
- Trecho III – Ponta das Pedras
- Trecho IV – Centro
- Trecho V – Esperança e Progresso
- Trecho VI – Portinho
- Trecho VII – Mato Alto e Cabeçuda

Mapa 8 - Orla levantada total com delimitação dos bairros.



Fonte: Prefeitura Municipal de Laguna. SIGSC (2012). Adaptado pela Autora (2018).

A divisão dos trechos leva em consideração as diferenças nos tipos dos sarilhos e na quantidade presente em cada um.

Durante o levantamento observou-se a presença de distintos tipos de sarilhos, e para melhor visualização foram realizados alguns croquis.

Figura 43 - Croqui de sarilho simples com cobertura uma água.

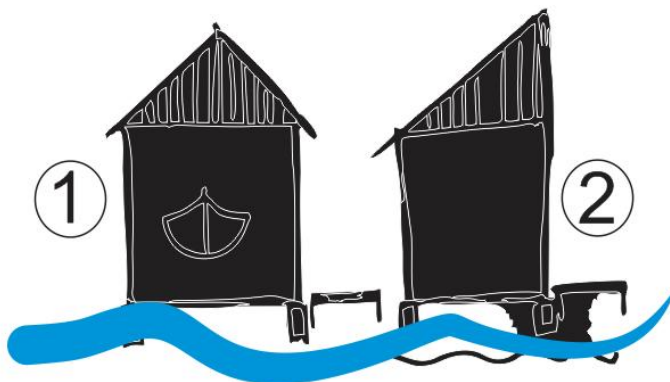


Legenda | Sarilhos: 1- Sarilho simples uma água sem vedação e trapiche.

2 - Sarilhos simples uma água com vedação e sem trapiche.

Fonte: Elaboradora pela Autora (2018).

Figura 44 - Croqui de sarilhos simples.



Legenda | Sarilhos: 1- Sarilho simples duas águas com trapiche lateral.

2 Sarilhos simples uma água com trapiche lateral.

Fonte: Elaboradora pela Autora (2018).

Figura 45 - Sarilho duplo.



Legenda | Sarilhos: 1- Sarilho duplo com duas águas e trapiche central, a localização do trapiche pode variar.

Fonte: Elaboradora pela Autora (2018).

Figura 46 - Conjunto de sarilhos.



Legenda | Sarilhos: Conjunto de sarilhos com trapiche central, pequenas vilas de sarilhos.

Fonte: Elaboradora pela Autora (2018).

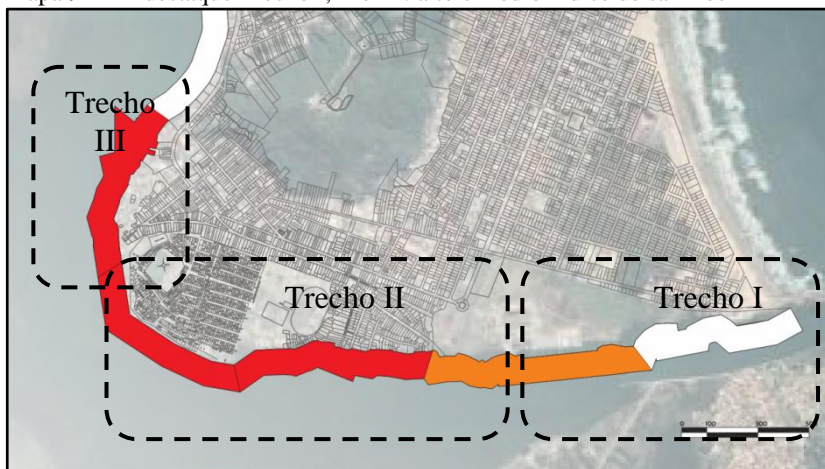
4.2.1.1 Trecho I - Molhes da Barra e Mar Grosso

O bairro Mar Grosso possui segundo dados do último Censo Demográfico, realizado em 2010, cerca de 3.185 habitantes, população essa que duplica nos meses de verão e férias.

Segundo o Plano Diretor do Município, essa área é delimitada como Zona do Porto de Laguna - ZPL, e compreende as áreas lindeiras da Lagoa Santo Antônio dos Anjos e foz do Rio Tubarão. É considerada como baixa e média densidade e voltada ao crescimento da atividade portuária e pesqueira (LAGUNA, 2013).

Na orla dos Molhes da Barra e bairro Mar Grosso – Trecho I, os sarilhos se caracterizam por estarem mais dispersos e são em sua maioria para uma embarcação e sem trapiche. Isso pode ser explicado pela possível distância da residência desses pescadores do local, deixando apenas o necessário, suas ferramentas e a mercadoria são transportados após a pesca. Há a presença também de uma área sem sarilhos, na parte final do canal Molhes da Barra, sendo que este local é caracterizado pelo mar revolto.

Mapa 9 - Em destaque Trecho I, II e III: alto e médio índice de sarilhos



Legenda | Trechos:

I - Molhes da Barra e Mar Grosso. II - Magalhães e Vila Vitória. III - Ponta das Pedras.

Fonte: Prefeitura Municipal de Laguna. SIGSC (2012). Adaptado pela Autora (2018).

É no Trecho I que se realiza a pesca com os botos de modo mais expressivo, essa colaboração entre pescadores e animais é vista em toda a extensão da orla, mas é esse trecho que individualiza o cenário entre essa interação.

Tamanha é a importância desse tipo de pesca para o município, que no dia 21 de julho do ano de 2016, foi sancionado pelo Presidente da República em exercício a proposta já aprovada pelo Senado em maio do mesmo ano, tornando a cidade de Laguna, Capital Nacional dos Botos Pescadores.

Segundo Gonzáles de Castells (2015), essa pesca é, na sua maioria, uma prática diurna e masculina. Alguns pescadores posicionam-se em botes e outros, em pé com água pela cintura, esperando um sinal do boto. O mamífero marinho direciona o cardume até encurralá-lo em frente aos pescadores, quando isso acontece o boto salta. Tal movimento é interpretado pelo humano como o momento certo de jogar a tarrafa e a direção adequada também é apontada durante o salto. Obviamente, é necessário um conhecimento prévio e específico por parte dos pescadores, pois os botos fazem inúmeros movimentos e

cabe ao pescador a tarefa de decidir quando o cetáceo está auxiliando a pesca e quando não está.

Figura 47 - Interação entre pescador e boto, Laguna - SC.



Fonte: <http://www.ronaldoamboni.com>.

Nesse local não há a presença de muitas residências, tendo em vista que grande parte dos terrenos pertence a marinha. Os terrenos denominados como terrenos de marinha pertencem aos bens imóveis da União, conforme Decreto-Lei N° 9.760 de 1946.

São terrenos de marinha, segundo a legislação específica, àqueles que estão a trinta e três metros, medidos horizontalmente, para a parte da terra, da posição da linha preamar-média de 1831, os situados no continente, na costa marítima e nas margens dos rios e lagoas, até onde se faça sentir a influência das marés (caracterizada pela oscilação periódica de cinco centímetros pelo menos).

Figura 48 - Orla do Bairro Mar Grosso e Molhes da barra, poucos e pequenos sarilhos. Vista aérea destacando a orla do Mar Grosso e Ponta da Barra.





Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Janeiro/Fevereiro/Julho - 2018).

4.2.1.2 Trecho II - Magalhães e Vila Vitória

O bairro Magalhães apresenta população de 3.175 habitantes, e se caracteriza por ser um bairro de habitantes fixos, corresponde ao Setor de Serviço e Comércio 3 - SESC3, no zoneamento da cidade de Laguna. Já a Vila Vitória, costumeiramente chamada de Alagamar, possui 2.731 habitantes, e sua parte central situa-se no Setor de Serviço e Comércio 2 - SESC2, porém suas áreas mais precárias e formadas por populações de baixa renda, carentes de infraestrutura e serviços urbanos adequados, formam junto com outras comunidades do município a Zona de Interesse Social - ZEIS (LAGUNA, 2013). São estas localidades que formam o Trecho II.

Observou-se no primeiro (Magalhães), a presença de sarilhos de tamanho grande, com cobertura duas águas e em maioria para uma embarcação. Nesse trecho de orla, os sarilhos estão mais ordenados e as algumas construções possuem trapiches e decks. O maior poder aquisitivo é notavelmente visto no bairro, casas maiores, com piscina e embarcações grandes, são característicos.

Já a Vila Vitória começa a apresentar algumas tipologias maiores de sarilhos quando comparados aos vistos no primeiro Trecho, referente aos bairros Mar Grosso e Molhes da Barra. Os sarilhos aparecem em conjuntos, com cobertura em uma ou duas águas.

Figura 49 - Trecho II - Bairro Magalhães, casas maiores de classe social média - alta.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Janeiro - 2018).

O bairro Vila Vitória é caracterizado por nível de renda médio - baixa, mas é na orla que percebemos a dicotomia presente no bairro, as margens são ocupadas por casas de padrão mais elevado, semelhante ao que vimos no bairro Magalhães. Enquanto o interior do bairro possui problemas de segurança e é habitado por moradores de renda baixa, são estes os donos dos sarilhos pequenos espalhados nesse trecho.

Figura 50 - Bairro Magalhães, sarilho grande para uma embarcação e deck.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Fevereiro - 2018).

Figura 51 - Trecho II - Vila Vitória, sarilhos maiores e ranchos de pesca à beira da Lagoa.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Fevereiro - 2018).

4.2.1.3 Trecho III - Ponta das Pedras

A Vila Ponta das Pedras apresenta população de 780 habitantes, segundo o Censo Demográfico de 2010. O bairro se caracteriza por possuir muitas famílias dedicadas à pesca artesanal e os habitantes se referem ao local como comunidade. Como consequência da intensa atividade pesqueira tradicional nesse local, há a presença de muitos sarilhos na orla, essa localidade forma o Trecho III.

Atualmente, essa é mais uma área definida como ZEIS - Zona de Interesse Social, no município. A ZEIS, tem como objetivo principal promover ações de infraestrutura e regularização fundiária por parte do poder público, ordenação da ocupação existente e ainda programas e planos habitacionais pertinentes, sendo que a população residente se caracteriza como de renda baixa ou comunidades tradicionais (LAGUNA, 2013).

Todavia, o que é descrito pelo poder público, não é o que observamos na realidade, muitas áreas da localidade Ponta das Pedras, são densamente ocupadas, e oferecem risco à população residente, sem falar na infraestrutura precária. Os melhoramentos urbanos são em sua maioria realizados pelos próprios moradores.

Em praticamente toda a área de levantamento há a presença de conjuntos de sarilhos, que já se tornaram verdadeiros ranchos de pesca suspensos na Lagoa. É no Trecho III que observamos a maior quantidade deles em conjunto, ainda que a orla seja menor em extensão.

Essa área possui ocupação contínua e o acesso ao corpo d'água é dificultado pelas residências e por vezes pelos próprios moradores.

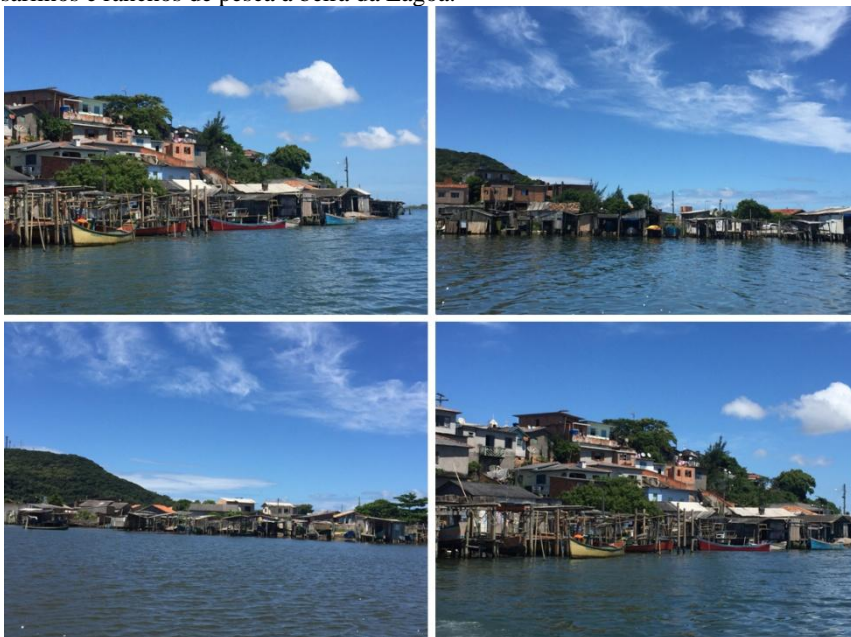
Nesse trecho os sarilhos caracterizam-se por serem pequenos, para uma embarcação e com cobertura em uma água, algumas exceções, apresentam duas embarcações, cobertura com duas águas e trapiche central, muitos desses anexam ao sarilho o rancho de pesca.

Figura 52 - Bairro Ponta das Pedras, pesca com auxílio dos botos.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Dezembro - 2017).

Figura 53 - Trecho III: Ponta das Pedras, ocupações irregulares e muitos sarilhos e ranchos de pesca à beira da Lagoa.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Fevereiro - 2018).

4.2.1.4 Trecho IV - Centro

Segundo Lucena (1998), o centro de Laguna acumulou diversas funções durante todo o seu processo de expansão urbana. Atualmente o bairro possui 1.518 habitantes e é caracterizado como o espaço com mais acesso às margens da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, graças à poligonal de tombamento instituída pela IPHAN em 1985, que visa proteger além do casario, a paisagem da cidade.

Esta área é definida como Zona do Centro Histórico - ZHC, e corresponde à área urbana central, onde se originou o núcleo urbano de Laguna e dessa maneira, a parte mais antiga e consolidada da cidade. A vocação dessa zona é a manutenção e preservação de sua cultura, história e diversidade de usos, destina-se principalmente ao uso misto, inclusive o residencial, porém, são os usos comerciais e de serviços, os predominantes (LAGUNA, 2013).

Mapa 10 - Delimitação Trecho IV: nenhum sarilho.



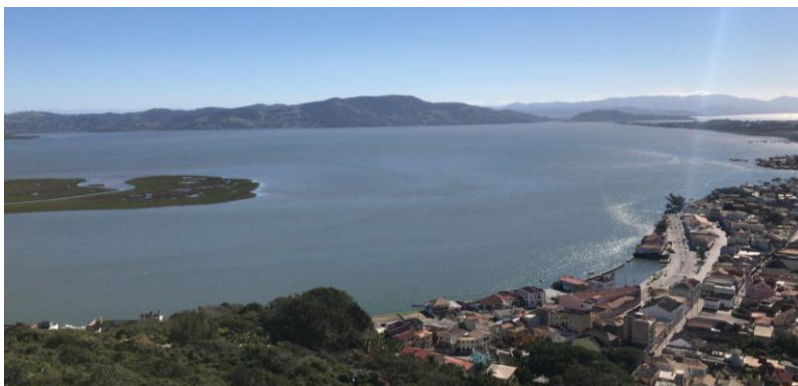
Legenda | Trechos: IV - Centro.

Fonte: Prefeitura Municipal de Laguna. SIGSC (2012). Adaptado pela autora (2018).

Esse bairro apresenta casarios antigos de variados estilos, principalmente eclético e colonial, e ainda hoje é o centro de negócios do município, onde se localizam os principais serviços, como hospitais, clínicas, bancos, supermercados, entre outros.

É o bairro Centro que delimita o Trecho IV, onde não há presença de sarilhos e trapiches, a vista disso, é nesse local onde acontece a maior interação entre as pessoas e a Lagoa Santo Antônio dos Anjos.

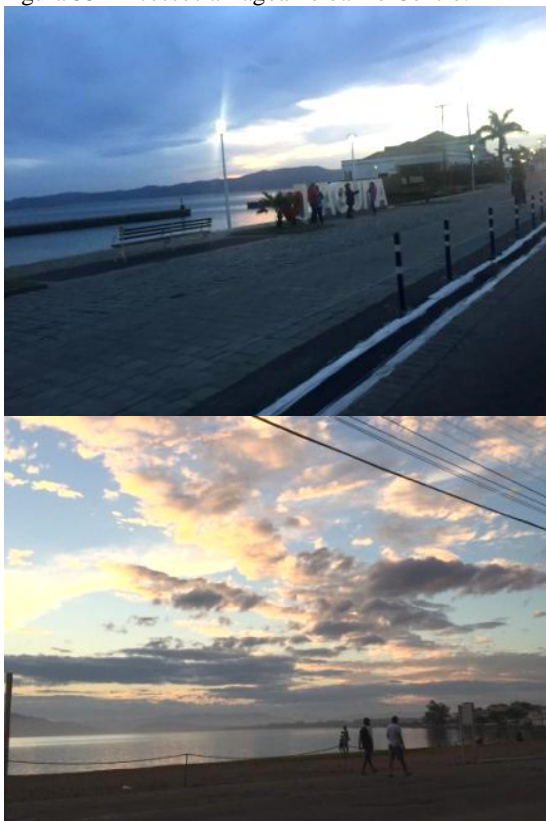
Figura 54 - Bairro Centro - vista da Lagoa e aérea para o bairro.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Fevereiro/ Julho 2018).

Atualmente os espaços vazios são utilizados pela população para a pesca e a contemplação, alguns dias da semana pela manhã, há ainda a comercialização de pescado nas docas, ao lado do Mercado Público, que atualmente (ano de 2018) está fechado para a restauração do edifício.

Figura 55 - Acessos a Lagoa no bairro Centro.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Junho - 2018).

Nesse local já houve a instalação de baias para o comércio dos peixes, porém com a promessa de terem um local dentro do Mercado, as baias foram destruídas e até hoje os pescadores utilizam a própria embarcação e lonas para trabalhar.

4.2.1.5 Trecho V - Esperança e Progresso

O Trecho V compreende os bairros Esperança, com 2.230 habitantes e um pedaço do bairro Progresso, que em seu total possui 4.189 habitantes, aproximadamente. Ambos os bairros são áreas de expansão do centro e formam junto com o bairro Magalhães e Mar Grosso a segunda consolidação do traçado da cidade.

O zoneamento urbano delimita ambos os bairros em uma mesma zona, Setor de Serviço e Comércio 1 - SESC1, tem como finalidade estruturar a paisagem urbana, intensificando e consolidando a ocupação existente, priorizando melhorias no atendimento de infraestrutura e oferta de comércio e serviços públicos (LAGUNA, 2013).

Nesse local podemos ver novamente a ocorrência dos sarilhos e muitos trapiches avançam a Lagoa, como não tínhamos visto até o momento.

Mapa 11 - Em destaque Trecho V: alto índice de sarilhos e trapiches.



Legenda | Trechos: V - Esperança e Progresso.

Fonte: Prefeitura Municipal de Laguna. SIGSC (2012). Adaptado pela autora (2018).

A ocupação segue mais espaçada nesse trecho, as residências são de renda médio - baixa e os sarilhos apresentam tipologia mais complexa, com várias embarcações juntas, rancho de pesca e trapiche formando uma única unidade.

Figura 56 - Trapiches e sarilhos - Esperança.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Julho - 2018).

É possível notar também problemas no saneamento básico e descarte de lixo na orla da Lagoa. O esgoto sanitário é jogado diretamente na lagoa, principalmente nesse local e no Trecho IV – Ponta das Pedras e essa situação traz risco à saúde da população residente e ao trabalho dos pescadores.

4.2.1.6 Trecho VI - Portinho

O bairro Portinho forma o Trecho VI e apresenta a maior população residente entre os trechos aqui apresentados, cerca de 4.384 habitantes. Esse trecho é definido como Setor de Serviço e Comércio 3 - SESC3, e se caracteriza por se desenvolver ao longo de importantes vias, os usos são mistos, predominantemente residenciais e de comércios e serviços vicinais de bairro (LAGUNA, 2013).

Suas margens ainda estão bem preservadas, não há a incidência de muitos sarilhos na orla, todavia há um local específico - denominado Porto de Pesca Artesanal - onde se concentram os sarilhos e os ranchos de pesca. Nesse local, a presença de muitos sarilhos individuais, foram um grande conjunto da tipologia.

É possível observar pelo Mapa do Trecho VI, que poucas ruas chegam até as margens da Lagoa, as casas existentes são em sua maioria de madeira e caracterizam-se por renda baixo - média.

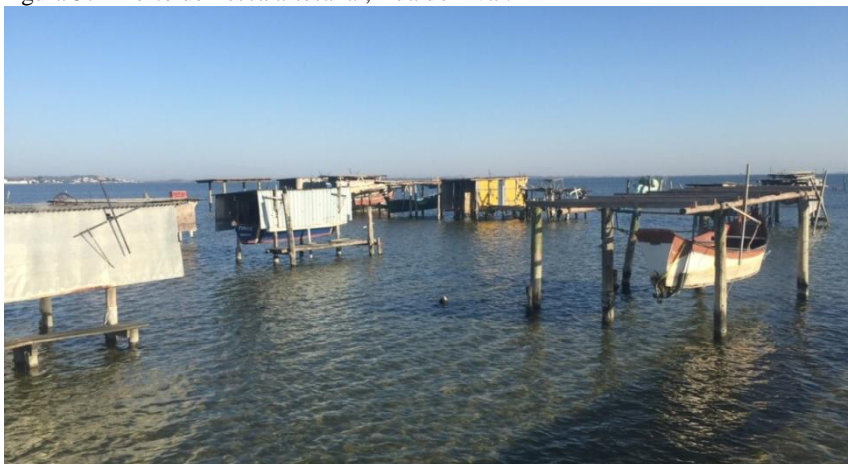
Mapa 12 - Delimitação Trecho VI: pouco ou nenhum e alto índice de sarilhos.



Legenda | Trechos: VI - Portinho.

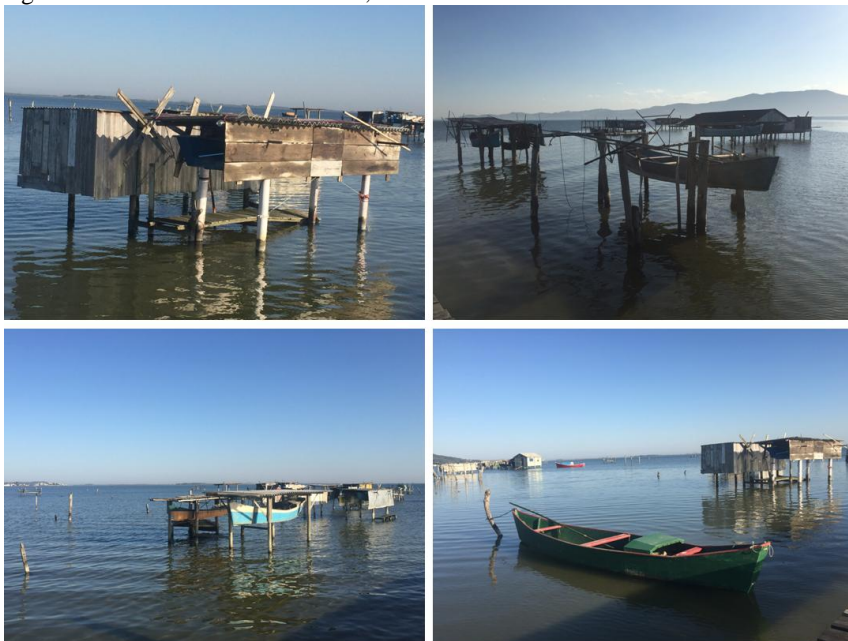
Fonte: Prefeitura Municipal de Laguna. SIGSC (2012). Adaptado pela autora (2018).

Figura 57 - Porto de Pesca artesanal, Rua do Avaí.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

Figura 58 - Porto de Pesca artesanal, Rua do Avaí.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Julho - 2018).

4.2.1.7 Trecho VII - Mato Alto e Cabeçuda

Os bairros Cabeçuda e Mato Alto formam a última parte do levantamento, Trecho VII, com 3.698 e 192 habitantes respectivamente.

O bairro localiza-se na Zona Mista - ZM, nessa zona estão instaladas várias indústrias e atividades ligadas ao setor pesqueiro de Laguna e tem como objetivo consolidar a ocupação e as atividades existentes, promovendo a implementação de infraestrutura adequada a tais atividades.

Mapa 13 - Em destaque Trecho VII: nenhum e médio e índice de sarilhos.



Legenda | Trechos: VII - Mato Alto e Cabeçudas.

Fonte: Prefeitura Municipal de Laguna. SIGSC (2012). Adaptado pela autora (2018).

Esse Trecho detém a presença de sarilhos por toda a orla, são eles mais espaçados, muitas vezes o trapiche avança a Lagoa e nele mais de um sarilho está anexo, seguindo a tipologia do Trecho V.

Todavia, os sarilhos são maiores que todos os demais, alguns podem ser descritos como pequenas "vilas" de pescadores, nesses exemplares muito mais que o sarilho, esse é o local também de moradia (Figura 54).

Figura 59 - Sarilhos no Trecho VII - Cabeçadas.





Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Julho - 2018).

Figura 60 - Sarilhos na Cabeçada, formando pequena vila de pescadores.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (Julho - 2018).

4.2.2 Análise dos Dados

Durante o levantamento dos sarilhos na orla urbana de Laguna - Santa Catarina, observamos, a priori, que há uma quantidade enorme de exemplares em toda a extensão das margens da Lagoa Santo Antônio dos Anjos. Foram poucos os trechos que não apresentavam nenhuma tipologia de sarilhos. No entanto, sempre há a presença de embarcações, principalmente de pequeno e médio porte, evidenciando dessa maneira, a importância da pesca artesanal para o município, como fonte e/ou complementação de renda e como lazer.

O contexto formado pelos sarilhos adquiriu um valor cultural, decorrente da história e de fatores econômicos e sociais, presentes no modo de vida, principalmente das comunidades pesqueiras.

As tipologias de sarilhos se diferenciavam principalmente pelo tamanho, pelo tipo de cobertura e pelos anexos que apresentavam, como a adição de ranchos de pesca e trapiches. Nesses locais, realizam-se atividades como fazer e arrumar tarrafas, consertar embarcações, consertar o peixe (o mesmo que limpar o peixe), todas atividades ligadas à pesca e por fim, tornam-se lugares de encontro familiares.

Segundo Gonzáles de Castells (2015, p. 53),

Os trapiches em Laguna são mostra viva do lugar que esses ambientes ocupam na vida do pescador, desde a idealização até a sua construção. São estruturas que podem ser concebidas como ambíguas pela sua localização entre o elemento terra e o elemento água. Estruturas feitas de

materiais reciclados que, salvando sua precariedade, respondem a um ordenamento sócio-espacial que define de forma precisa o que é público e o que é privado para o pescador.

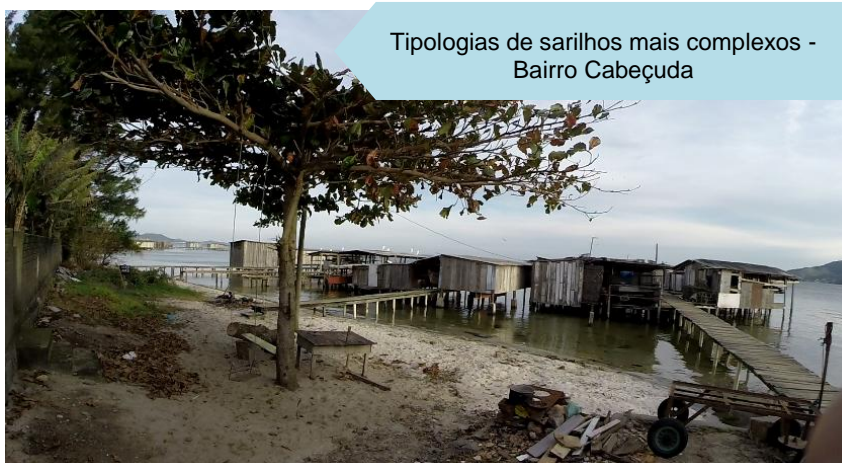
Em alguns momentos, sarilhos, ranchos e trapiches se confundiam em trechos pequenos, como na comunidade de Ponta das Pedras, que forma um cenário único no município. Pelo fato da comunidade estar localizada em um morro e juntamente com os sarilhos às margens da Lagoa, não há outra localidade do município que nos deixe mais encantados com a beleza, até mesmo estética com que são construídos.

Destaca-se ainda o chamado Porto de Pesca artesanal no bairro Portinho, este é outro local de grande beleza natural e formador de mais uma paisagem do município. Com uma extensão maior, apresenta os sarilhos e os ranchos de pesca mais dispersos e longe uns dos outros, um grande trapiche distribui o acesso aos sarilhos.

Por fim, o Bairro cabeçudas se destacou pela presença de sarilhos complexos e a grande quantidade deles espalhados pela orla.

Toda a orla urbana de Laguna, banhada pela Lagoa Santo Antônio dos Anjos, como dito anteriormente, nos proporcionou vislumbrar paisagens incríveis, principalmente pela interação entre o meio ambiente e o homem. Essa relação se revela aos nossos olhos pelo trabalho dos pescadores artesanais, suas ferramentas e construções, principalmente os sarilhos, as embarcações tradicionais e a pesca com o boto.

Figura 61 - Localidades que se destacaram no levantamento realizado.



Fonte: Acervo Ana Paula Medina (2016) e Acervo Pessoal da Autora (2018).

Capítulo 5

*Faz das palavras as soluções de histórias mudas.
O legível se transforma em memorável[...].
(MICHAEL DE CERTEAU, 1980).*

5 ENTREVISTAS

Essa pesquisa utilizou como estratégia a história oral, como fonte de informações para melhor compreender, o que a parte da população pensa e sabe sobre o patrimônio cultural do município, o conhecimento específico do modelista naval sobre as embarcações tradicionais, e os acontecimentos passados vividos e presenciados, por um indivíduo essencial da pesquisa, o principal mestre naval tradicional de Laguna/SC. Para isso, foram realizadas entrevistas semi-estruturadas, depoimentos e conversas informais, afim de obter o máximo de informações possíveis desses indivíduos.

5.1 HISTÓRIA ORAL

A história oral é assumida como uma importante fonte de pesquisa, que é complementada por práticas de pesquisa teórica, documental, registro fotográfico e observações de campo (POZZO, 2014). Laguna possui um Centro Preservado, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1985, o que fez com que a população tenha muito forte e enraizado em sua memória o entendimento do que é Patrimônio devido ao Processo de Tombamento relativamente novo.

Porém, além do Centro, dito “histórico”, estabelecido pela Poligonal de Tombamento, o município possui outros tipos de Patrimônio muitas vezes esquecidos e desconhecidos por grande parte de sua população. É o caso do Patrimônio Naval Tradicional da cidade, onde a memória e os conhecimentos dessa época estão retidos apenas aos Historiadores, Construtores e Modelistas Navais, estes estudiosos e/ou atores sociais envolvidos com o Patrimônio Cultural em questão.

Patrimônio, portanto, é um resultado de uma dialética entre o ser humano e seu meio, entre a comunidade e seu território. Patrimônio não é apenas constituído pelos objetos do passado que são oficialmente reconhecidos, mas também por tudo que nos liga ao nosso passado (CITTADIN, 2010, p. 36).

Hoje, a temática do patrimônio se apresenta numa perspectiva bastante relacionada à questão das identidades, pois o redimensionamento simbólico das fronteiras nacionais traz como

consequência o mergulho no universo singular das identidades locais territorializadas e a proliferação de memórias como uma característica peculiar da contemporaneidade (ABID, 2015).

A partir dessa reconstrução, dá-se um importante passo para a reafirmação da identidade de um lugar, sabendo-se que a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade (POLLAK, 1992).

Recorremos a testemunhos para reforçar ou enfraquecer e também para completar o que sabemos de um evento sobre o qual já temos alguma informação, embora algumas circunstâncias a ele relativas permaneçam obscuras para nós (HALBWACHS, 2003, p. 29).

Para Halbwachs (2003), o depoimento da testemunha só tem sentido em relação a um grupo do qual esta faz parte, porque pressupõe um evento real vivido outrora em comum.

Halbwachs (2003, p. 90) distingue a história vivida da história escrita: “ela tem tudo o que é necessário para construir um panorama vivo e natural sobre o qual se possa basear um pensamento para conservar e reencontrar a imagem do seu passado”.

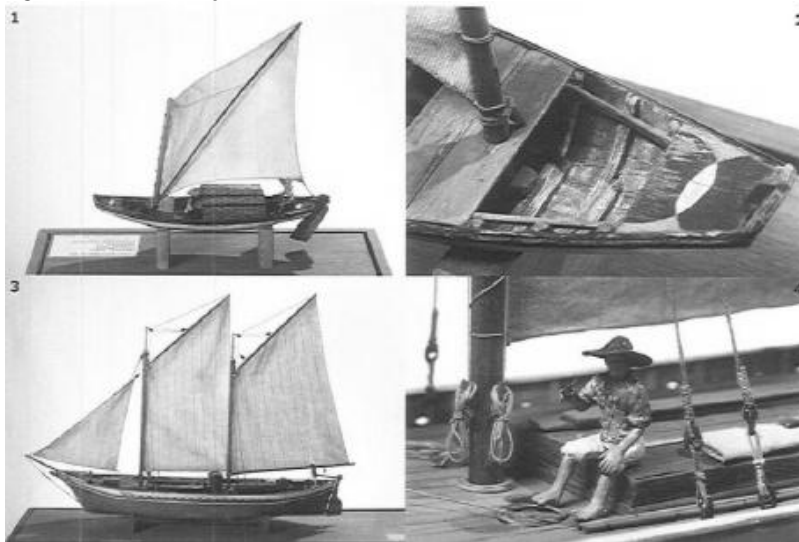
Pois “de todas as “interferências coletivas” que correspondem à vida dos grupos, a lembrança é como a fronteira e o limite: ela está na intersecção de muitas correntes do “pensamento coletivo” (HALBWACHS, 2003).

A entrevista com o construtor naval nos trouxe a essência desse momento vivido, do auge ao declínio, e toda sua experiência em anos de construção naval, memória e história pertencente ao município.

Para iniciar o trabalho, começamos com a entrevista feita com o Modelista Naval, Luiz Lauro Pereira Júnior, a fim de entender melhor a temática e seu campo para depois nos aprofundarmos com os construtores tradicionais.

Luiz Lauro é modelista naval, lagunense e responsável por obras de extrema perfeição e minuciosidade.

Figura 62 - Embarcação em escala.



Fonte: VIEIRA FILHO (2011, p. 31).

Grande estudioso do patrimônio naval, estuda os modelos e reproduz com exatidão cada detalhe dos barcos históricos que modela (VIEIRA FILHO, 2011).

Em um segundo momento foram feitas entrevistas semi-estruturadas com antigos moradores da cidade de Laguna⁷, a fim de identificar o que eles acreditam ser o Patrimônio da cidade de Laguna - SC e se recordavam do intenso movimento promovido pelo comércio e pelo porto. Pretendeu-se confirmar aqui que os moradores de Laguna desconhecem o Patrimônio Naval Tradicional e seu importante papel na história e desenvolvimento da cidade.

O público alvo da pesquisa foram moradores de Laguna - SC, acima de 60 anos, tendo em vista, que os enquadrados nessa faixa etária poderiam guardar recordações pessoais e de seus pais e avós quanto ao período em questão, podendo assim, enriquecer a pesquisa com as informações das gerações mais antigas.

⁷ Tendo em vista que a Pesquisa envolve seres humanos, a mesma foi submetida e aprovada pela Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP) - Ministério da Saúde, nº 57573116.6.0000.0121.

As entrevistas aconteceram em ambiente público ou na casa do entrevistado, proporcionando melhor conforto e comodidade ao participante.

D' Espíndola e França (2016), ressaltam a importância de oferecer conforto e privacidade ao entrevistado, tendo em vista que fatores de distração devem ser evitados, objetivando a atenção do mesmo até o fim.

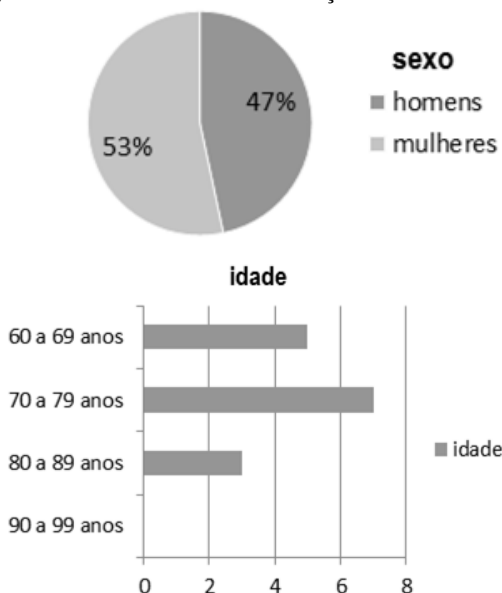
Numa segunda parte das entrevistas foram utilizadas fotografias, a fim de resgatar a memória, para preservar o passado e reconhecer esse patrimônio como identidade da cidade.

Segundo Neiva-Silva e Koller (2002, p. 02), a utilização da fotografia em entrevistas pode desempenhar a função de modelo, ou seja, "são apresentadas aos participantes, fotos que enfocam determinado tema, normalmente relacionado ao objeto de estudo, mas que não se tratam dos próprios participantes". O intuito dessa prática é a análise das respostas do entrevistado, suas percepções e reações.

O foco principal de análise passa a ser o observador da fotografia, juntamente com as suas respostas direcionadas às diferentes fotos apresentadas. O conteúdo da imagem, com frequência, ocupa o lugar de variável independente, sendo modificado no intuito de se observar alguma possível variação nos comportamentos ou percepções dos participantes. (NEIVA-SILVA E KOLLER, 2002, p. 02).

Foram realizadas, durante os meses de maio e junho de 2017, quinze entrevistas, sendo 53% com mulheres e 47% com homens. A idade variou entre 60 e 89 anos, sendo que a maioria se encontra na faixa etária entre 70 e 79 anos.

Figura 63 – Gráficos de caracterização da amostra.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2017).

Após a transcrição das entrevistas, prosseguiu-se com a sua categorização e análise de conteúdo. As entrevistas possuem uma abordagem quali-quantitativa, utilizando como técnica a entrevista semiestruturada, para posterior análise através de Análise de Conteúdo, conforme proposto por Bardin (2011).

Questionário aplicado:

DADOS DEMOGRÁFICOS	
Nome:	Idade:
Naturalidade:	Escolaridade:
Endereço:	
Telefone:	E-mail:
PERGUNTAS	
1. Para você, qual o principal Patrimônio da cidade de Laguna - SC?	
2. Com o que você mais se identifica na cidade?	
3. Qual foi o momento de maior desenvolvimento da cidade? Por quê?	
4. Caso você pudesse instituir algo como Patrimônio, sabendo que o	

porém as respostas foram óbvias e escolheram principalmente algo que já estava preservado.

"O centro tombado eu acho, que já esta dentro dos padrões. O museu. Eu acho que todo o patrimônio tombado que está dentro dos padrões para conservar". (Entrevistado 03 - 80 anos).

"Eu acho a igreja. Eu acho a igreja tão bonita por dentro." (Entrevistado 03 – 88 anos).

A educação. Sem cultura não existe nada no mundo. (Entrevistado 01 - 68 anos).

A igreja matriz. Olha tem tanta coisa, a carioca, a igreja, o jardim. Tudo né. A rua da praia. (Entrevistado 05 - 73 anos).

Numa segunda etapa da entrevista foram mostradas algumas fotos de décadas diferentes onde é possível perceber as embarcações no porto do centro da cidade. Alguns dos entrevistados lembraram e contaram com riqueza de detalhes, como era a vida na época e como a mudança do porto de local influenciou na decadência da cidade como um todo. Como pode ser observado em trechos como os transcritos abaixo:

"Se ele tivesse navios, se ele estivesse na atividade como ele era antigamente. Isso aqui era RIQUÍSSIMO." Era fantástico, fantástico. Começou a se acabar da minha geração pra cá. E acabou, infelizmente. (Entrevistado 01 – 68 anos).

"Aqui antigamente as mercadorias eram transportadas por canoas, elas vinham do Ribeirão, da Madre, vinha tudo por canoa. O comércio de frutas e verduras na época eram feitos por canoas." (Entrevistado 02 – 80 anos).

"Aaaah, os navios do porto, quando eles entravam, a estrada de ferro, essa época tinha bastante desenvolvimento." (Entrevistado 03 – 88 anos).

"Isso aqui antigamente era o comércio da laguna, era feito dentro dessas canoas. As canoas traziam do interior, farinha, ovos, carne seca. Laranja, tudo que era fruta. Vinha de canoa." (Entrevistado 05 – 73 anos).

Figura 68 - Fotografias utilizadas na segunda etapa da entrevista. Local: Cais do Porto de Laguna, nas décadas de 1920, 1930 e 1960.



Fonte: Prefeitura Municipal de Laguna (2016).

Com as entrevistas ficou claro que a memória afetiva está presente na população mais idosa da cidade. Os entrevistados recordam do cenário formado pelas embarcações no porto, a interação comercial, a vitalidade urbana que compunha o centro naquela época.

Porém elegem como patrimônio mais importante o que já conhecem como tal, ou seja, o que uma voz autorizada lhes disse que é patrimônio, principalmente edifícios tombados, como a Igreja Matriz e o ícone principal da cidade, Anita Garibaldi. Identificam-se com muitas coisas, relatam principalmente lugares, como o centro histórico tombado ou as praias.

Figura 69 - Nuvem de ideias – conclusão.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2016).

Por fim, ficou claro a ligação da população com essa memória, mas muito ainda deve ser feito para que ela seja devidamente tratada como patrimônio que é passada para as futuras gerações como parte importante da história e da identidade da cidade.

De fato, memória e identidade podem ser consideradas componentes indissociáveis, reforçando-se mutuamente, por meio de um movimento dialético em que a memória vem confortar ou enfraquecer as representações identitárias, e estas vêm reforçar ou enfraquecer a memória (COSTA; SERRES, 2016, p. 164).

Concluiu-se que a maioria dos entrevistados ainda se lembra do período de maior desenvolvimento da cidade, mas não elegem o patrimônio naval como principal precursor de tal. Uma minoria reconhece sua importância, outra minoria, não a recordou. Ficou claro que muitos deles esquecem o patrimônio imaterial e cultural da cidade, focando apenas no patrimônio edificado, formado pelo Centro Preservado.

Desse modo, afirmamos a importância de preservar o patrimônio naval, como forma de identidade cultural e história da cidade.

5.2 ENTREVISTA COM MESTRE CARPINTEIRO NAVAL

Segundo Silva (2008), o mestre carpinteiro de embarcações artesanais é o profissional chamado de "mestre" por todos aqueles que conhecem seu ofício.

Laguna possui alguns mestres com grande experiência e conhecimentos específicos que somente eles podem passar.

Entrevistamos o mestre naval Seu Juca, essa entrevista é tratada nesse trabalho, como testemunho-depoimento, o objetivo é saber sobre suas experiências no ofício da carpintaria naval em Laguna - SC.

Segundo Laville e Dione (1999), colher depoimentos é uma maneira reconhecida e comprovada de obter informações de pessoas que detêm um saber específico.

O recurso a esses depoimentos permite a exploração dos conhecimentos das pessoas, mas também de suas representações, crenças, valores, opiniões, sentimentos, esperanças, desejos, projetos, etc. (LAVILLE E DIONE, 1999, p. 183).

O depoimento ficará permanentemente guardado por sua transcrição nesta dissertação e através de um curta, produto desse trabalho.

Muitos documentários tem sido realizados com esse intuito, como o Feito Torto para Ficar Direito II, que esta sendo filmado no país, a equipe convive com carpinteiros navais, pescadores artesanais e populações ribeirinhas, e nessa sequência passou pelo município de Laguna no ano de 2017.

Como a equipe de um documentário como este é formada por profissionais qualificados e por várias especialidades, seria muita pretensão fazê-lo sozinha, e como arquiteta e não antropóloga, a entrevista foi conduzida como uma conversa informal, com o objetivo de reter informações e aprendizado.

O modelista naval Luiz Lauro Pereira Junior estava presente e ajudou na condução do depoimento, desde que o mesmo, retém o saber e o conhecimento necessário para estender a conversa.

O depoimento foi colhido na casa do seu Juca e da sua esposa Dona Olívia, localizada no bairro Morro Grande em Laguna - SC. Sua casa fica às margens da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, onde já podemos notar a presença de um sarilho com embarcações, no caso,

feitas pelo próprio. É nesse espaço também, que a Dona Olívia costuma consertar os peixes para a família.

Figura 70 - Seu Juca em primeiro plano e os sarilhos e suas embarcações ao fundo. Lugar também para consertar os peixes.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

Atualmente, Seu Juca é o último mestre naval, em Laguna, capaz de reproduzir a canoas de convés, a canoa bordada e a baleeira açoriana, embarcações características do complexo lagunar, e principalmente da Lagoa Santo Antônio dos Anjos.

Como filho mais novo da família, aprendeu o ofício desde menino com seu pai e principalmente seus irmãos. Durante a vida trabalhou junto à sua família, até que casou e continuou na profissão sozinho. Foram 40 anos de trabalho e aproximadamente 140 canoas construídas, entre elas, principalmente as canoas bordadas.

Podemos dizer que hoje, Seu Juca e o filho são os únicos aptos à construção das canoas bordadas em Santa Catarina, muitas embarcações tem vindo de Florianópolis, Rio Grande e toda região para serem consertadas por eles.

Durante o depoimento foi nítido o saber específico que o mesmo têm, o mestre conta com riqueza de detalhes a construção das

embarcações, suas partes e todas as condicionantes que um projeto desse possui.

Ele conclui, dizendo que o que fica é a saudade, sabe muito bem trabalhar com madeira tanto nas embarcações quanto na construção de residências, mas sua especialidade são as canoas, trabalhando nelas, nunca se cansou. Todavia, a idade chega e, além disso, a dificuldade de se obter a madeira necessária à construção das canoas acaba por dificultar o ofício.

Para matar essa saudade, de vez em quando constrói embarcações em miniatura, afinal é uma tradição familiar. Além dos seus quarenta anos de profissão, seu pai trabalhou por sessenta anos ininterruptos e, no caso dele, somente na construção de canoas, até tinham algumas casas, mas o ofício principal eram as embarcações. O irmão mais velho, hoje com noventa anos de idade, também trabalhou cerca de sessenta anos. E continuando a tradição, o filho de seu Juca hoje conserta essas embarcações.

Para terminar, ele nos mostrou uma vela de espicha e demonstrou como se faz para manuseá-las nas canoas. Comenta que hoje em dia, 99% dos pescadores não sabe mais fazer isso, pois tudo agora é a motor.

Figura 71 - Mestre Naval Seu Juca e o modelista naval Luiz Lauro Pereira Jr. mostra a vela de espicha, tradicionalmente utilizada no complexo lagunar.





Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

Capítulo 6

*Quem ouve desde menino aprende a acreditar,
que o vento sopra o destino pelos caminhos do
mar. (Dorival Caymmi, 2001).*

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

6.1 DIRETRIZES PARA MANUTENÇÃO DA MEMÓRIA DO PATRIMÔNIO NAVAL TRADICIONAL LAGUNENSE

A inclusão desse capítulo no trabalho tem como objetivo, listar formas possíveis e executáveis de manter a memória dos construtores navais e do patrimônio naval tradicional vivo perante a população da cidade de Laguna e do país.

Não desejamos aqui, engessar as maneiras de preservar esse patrimônio, mas de elencar ações que podem ser realizadas e devem, para que o que já é escasso, não se torne extinto, no nosso caso, o patrimônio naval tradicional e principalmente o conhecimento dos mestres construtores.

Diante deste quadro, torna-se urgente identificar, registrar, salvaguardar e divulgar este acervo e seus métodos de transmissão oral, como também criar e implementar políticas de preservação, para evitar o desaparecimento completo de uma tecnologia secular. (FOGAÇA, 2005, p. 107).

Por fim, listamos sugestões para futuros trabalhos na área do patrimônio tradicional naval e as considerações da autora, quanto às percepções e os aprendizados ao longo da pesquisa.

6.1.1 Diretrizes Sugeridas

1- Criação de um museu/memorial integrado a comunidade, com o objetivo de preservar e expor os variados patrimônios culturais existentes, incluindo o patrimônio naval tradicional.

2- Divulgação do patrimônio do município de Laguna, através de palestras e/ou simpósios e/ou congressos, tanto internamente para a população local, quanto nacionalmente. Podendo ser fomentado tanto pelo IPHAN quanto pela UDESC, ambas instituições com sede em Laguna e que se beneficiariam com ações como esta.

3- Utilização de meios audiovisuais, servindo como facilitador de educação patrimonial e comunicação.

4- Oficinas para aprendizagem de técnicas artesanais de produção de embarcações tradicionais, como forma de conservar as tradições e repassá-las as novas gerações.

5- Instituir os sarilhos de laguna como patrimônio cultural municipal e criar pesquisas para o levantamento e o estudo mais aprofundado.

6.2 RECOMENDAÇÕES PARA FUTUROS TRABALHOS

- Estudos aprofundados dos diferentes tipos de construção dos sarilhos presentes na orla de Laguna - SC, mais precisamente da Lagoa Santo Antônio dos Anjos;
- Levantamento das embarcações ainda em uso na localidade, seguindo com um inventário e catalogação das mesmas;
- Estudos que enfoquem no patrimônio naval das demais Lagoas do Complexo Lagunar do Sul de Santa Catarina, Lagoas do Mirim e do Imaruí;
- Estudos das comunidades tradicionais pesqueiras do município, seus modos de habitar, viver e práticas tradicionais específicas;
- Recriar em modelos tridimensionais digitais, as embarcações já extintas, tendo em vista, a atual dificuldade de construção em tamanho real, como forma de preservação da memória e cultura.

6.3 CONSIDERAÇÕES DA AUTORA

É extraordinário poder aprender e descrever um patrimônio como este, rico em memórias, detalhes e técnica. E melhor ainda é saber que eu fui capaz de enxergar esse ofício como forma também de arte e integrante da história de Laguna, que merece ser preservada e divulgada como seus demais patrimônios, como o edificado e sua paisagem.

É nos mais humildes traços que encontramos a grandeza do ser humano. E a arquitetura é o homem, muito além de tecnologia, inovação e material, o homem é o centro primordial de qualquer história. Todas as mudanças e melhorias feitas são com este objetivo, o conforto e o bem-estar do indivíduo.

Por isso, estudar as pessoas, e principalmente, aprender com todo tipo de diferença e sabedoria, é e deve ser, a base da vida, digo isso profissionalmente ou pessoalmente.

A arquitetura muitas vezes se funde e se correlaciona com tantas

outras disciplinas, justamente por tratar de pessoas, e ela abre tantas possibilidades quanto podemos imaginar. E para nós, arquitetos, é fundamental estudar o passado, aprender com o presente, para vislumbrar um futuro, que não será perfeito, mas que pode ser muito mais humano.

Estudar uma história que não conhecia, memórias de um tempo que não vivi, foi como me reencontrar comigo mesma. Foi como perceber um carinho por um tempo que já não volta, como conhecer os avós que não convivi. Agora tenho a sensação, que já estive lá, no porto do centro da cidade, a espera de uma embarcação; talvez ela trouxesse alguém amado, ou possibilitaria a compra de mantimentos, eu não sei. Mas eu estava lá, ainda que um século depois e essa, eu acredito, é a magia de pesquisar.

"Choro contigo barco, nas ondas vagas incertas. As nossas velas abertas, são ferramentas do caos. Chore comigo barco, a sina de todas as naus." (Chico Cesar, 1999)

7 REFERENCIAS

ABIB, Pedro Rodolpho Jungers. **Cultura popular e contemporaneidade**. Revista Patrimônio e Memória. São Paulo: UNESP, v. 11, n. 2, p. 102-122, julho-dezembro, 2015.

ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (Org.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

ALMEIDA, Etelvina Resende. **Embarcações Tradicionais Da Ria De Aveiro: Uma Análise Pelo Design**. Dissertação (Mestrado em Design) - Departamento de Comunicação e Arte, Universidade de Aveiro. Aveiro. 2014.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BACELAR, Jonildo. **A República Juliana na Guerra dos Farrapos - 1839**. Disponível em: < <http://www.santa-catarina.co/historia/republica-juliana.htm>> Acesso em 20 de junho de 2018.

_____. **As disputas entre Portugal e Espanha pela Região do Rio da Prata e Sul do Brasil**. Disponível em: < <http://www.historia-brasil.com/colonia/disputas-portugal-espanha.htm>> Acesso em 20 de junho de 2018.

BAHIA, Claudio Lister Marques. **Identidade, Lugar e Paisagem Cultural**. 3º Colóquio Ibero-Americano Patrimônio e Projeto – Desafios e Perspectivas. Minas Gerais: Universidade Federal de Minas Gerais, 2014. Disponível em: < <http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/trabalhos>> Acesso em 27 de janeiro de 2015.

BAUMAN, Zigmund. **Identidade: entrevista a Benedetto Vecchi**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

_____. **Comunidade**. A busca por segurança no mundo atual. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

BORGES, Maria Eliza Linhares. **Cultura dos ofícios**: patrimônio cultural, história e memória. Revista Varia História. Belo Horizonte, v.27, n. 46, p. 481-508. 2011.

BRAGA, Emanuel Oliveira. **Gentrificação**. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete). ISBN 978-85-7334-299-4.

BRAGA, Miguel Sávio de Carvalho. **Embarcações a Vela do Litoral do Estado do Ceará** - Construção, Construtores, Navegação e Aspectos Pesqueiros. Tese (Doutorado em) - Programa de Pós - graduação em Ciências Marinhas Tropicais, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, p. 342. 2013.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1988. 80 p. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm > Acesso em 15 de agosto de 2017.

_____. **Decreto Nº 3551**, de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3551.htm > Acesso em 19 de junho de 2018.

_____. **Decreto-Lei Nº 9760**, de 5 de setembro de 1946. Dispõe sobre os bens imóveis da União e dá outras providências. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De19760.htm > Acesso em 19 de junho de 2018.

_____. **Lei Nº 11.959**, de 29 de junho de 2009. Dispõe sobre a política nacional de desenvolvimento sustentável da aquicultura e da pesca, regula as atividades pesqueiras e dá outras providências. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas. Disponível em: <

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11959.htm > Acesso em março de 2018.

BROD, Rodrigo de Azambuja; MAZZARINO, Jane Márcia. **O que fica, o que flui e o que fala:** lugares identitários no ambiente urbano. Revista Ambiente e Sociedade. São Paulo, v. XVIII, n. 4, p. 55-74. 2015.

CÂMARA JUNIOR, Antônio Alves. **Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil.** 1 reed. São Francisco do Sul, Museu Nacional do Mar – Embarcações brasileiras: Papel Maça, 2010.

CASTRO, José. **Ex-votos das gentes do mar.** Blog Pelos Confins do Mundo. Disponível em: <<http://pelosconfinsdomundo.blogspot.com/2010/07/gentes-do-mar.html>>. Portugal, 2010. Acesso em junho de 2014.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CITTADIN, Ana Paula. **Laguna, paisagem e preservação:** o patrimônio cultural e natural do município. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Pós - graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, p. 199. 2010.

COSTA, Luciana de Castro Neves; SERRES, Juliane Conceição Primon. **Memória, identidade e paisagem cultural:** interfaces na constituição do patrimônio brasileiro. Revista Patrimônio e Memória. São Paulo: UNESP, v. 12, n. 1, p. 158-178, janeiro-junho, 2016.

DA MATTA, Roberto. **Você tem cultura?** Rio de Janeiro: Jornal da Embratel, 1981. Disponível em: <http://nau1.ufsc.br/files/2010/09/DAMATTA_voce_tem_cultura.pdf> Acesso em 12 de julho de 2017.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano.** Vol. 1. A arte de fazer. São Paulo: Vozes, 1980.

D'ESPÍNDOLA, Thereza Salomé; FRANÇA, Beatriz Helena Sottile. **Aspectos éticos e bioéticos na entrevista em pesquisa:** impacto na

subjetividade. Revista bioét. Brasília, v. 24, n. 3, p. 495-502, set-dez, 2016.

DIEGUES, Antônio Carlos. **Pesca e marginalização no litoral paulista**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Centro de Culturas Marítimas - Departamento de Ciências Sociais, Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 190. 1973.

FENELON, Déa Ribeiro. **Políticas culturais e patrimônio histórico**. In. CUNHA, Maria Clementina Pereira (Org). O direito à memória. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico - DPH, 1 992.

FERREIRA, A. B. H. **Dicionário Aurélio**. 5ª Ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Editora Positivo, 2014.

FOGAÇA, Edson. **Projeto de pesquisa sobre o patrimônio naval brasileiro**. In. PEREIRA, Vanessa Maria (Coord.) 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro. São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005.

GEHLEN, Joel (Ed.). **Embarcações brasileiras**. Joinville: Letradágua, 2004.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6ª Edição. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2008.

GONZÁLES DE CASTELLS, Alicia Norma. **Educar, documentar e valorizar para preservar** : Pesca artesanal com auxílio dos botos em Laguna. 1 Ed. Ed. do autor, 2015.

GUEDES, Valmir. **O antigo mercado público de Laguna**. Disponível em: <http://valmirkuedes.blogspot.com/2015/10/o-antigo-mercado-publico-da-laguna_88.html> 2015. Acesso em 20 de junho de 2018.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. 2ª. Ed. São Paulo: Centauro, 2003.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 9. Ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2004.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. 3ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

KIELING, Ana Christina Gutierrez. **Getúlio Vargas e a Laguna**. Blog As mil e uma histórias de Laguna. 2014. Disponível em: <<https://asmileumahistoriaslaguna.blogspot.com/2014/03/17-getulio-vargas-e-laguna.html>> Acesso em 20 de junho de 2016.

LACERDA, Eugênio Pascele. **O Atlântico Açoriano**: uma antropologia dos contextos globais e locais da açorianidade. Tese (Doutorado em antropologia social) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas - Pós - graduação em Antropologia Social, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 290p. 2003.

LAGUNA. Lei n. 1658 de 12 de dezembro de 2013. Dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo municipal de Laguna, revogando a lei nº 4, de 06 de março de 1979, bem como suas alterações, e dá outras providências. Disponível em: <<http://leismunicipais.com.br/plano-dezoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-laguna-sc>>. Acesso em 01 de outubro de 2018.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico**: Procedimento Básico, Pesquisa, Bibliografia, Projeto e Relatório. Publicações e Trabalhos Científicos. 5ª Ed. São Paulo: Editora Atlas, 2003.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. São Paulo: Editora da Unicamp, 1990.

LUCENA, Liliane M. F. **Laguna: de ontem a hoje** – espaços públicos e vida urbana. 1998. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, p. 176. 1998.

LOPES, Rosana dos Santos. **A Arte De Boiar O Barco**: Carpintaria Naval como um Bem Cultural de Cajaíba, Camamu - Bahia. Tese (Doutorado em Ciências humanas e sociais) Pós- graduação em Ciências Sociais em desenvolvimento, agricultura e sociedade, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, p.116. 2013.

MACHADO, Gerson (Coord.). **INRC - Anexo 1 Referências Cultural**. Diagnóstico Documental do Patrimônio Cultural Imaterial de Santa Catarina. IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IELUSC - Associação Educacional Luterana de Santa Catarina Bom Jesus e Faculdade de Turismo, Joinville, 2008.

MAGALDI, Cássia. **O público e o privado: propriedade e interesse cultural**. In: CUNHA, Maria Clementina Pereira (Org). O direito à memória. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico - DPH, 1992.

MARQUES, Luís Antônio. **História da Coleção Seixas: e seus artistas, modeladores e artífices seguida de alguns conselhos sobre modelismo naval**. Lisboa: Museu de Marinha, 1985.

MESQUITA, João Lara. **Embarcações típicas da costa brasileira**. São Paulo: Terceiro Nome, 2009.

MORESCO, Marcielly Cristina; RIBEIRO, Regiane. **O conceito de identidade nos estudos culturais britânicos e latino-americanos: um resgate teórico**. Santa Maria, RS: Revista interamericana de comunicação midiática. V.14 n. 17, 2015.

MOURA, Walquir Baptista de (Coord). **Grande enciclopédia de modelismo**. Barcos de madeira. Rio de Janeiro: Século Futuro, 1988.

MUSEU NACIONAL DO MAR. [Site oficial]. **Acervo**. 15 de abril de 2014. Disponível em: < www.museunacionaldomar.com.br/estrutura/index.htm >. Acesso em 15 de abril de 2014.

NEIVA-SILVA, Lucas; KOLLER, Sílvia Helena. **O uso da fotografia na pesquisa em Psicologia**. Revista Estudos de Psicologia (Natal). [online] Universidade Federal do Rio Grande do Sul. jul-dez, 2002, v. 7, n. 2. Disponível em: < <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-294X2002000200005> >. Acesso em 26 de junho de 2018.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Projeto História. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP, n. 10. São Paulo, dez.-1993.

PEREIRA JÚNIOR, Luiz Lauro. **Resgate das Embarcações Tradicionais Regionais**. In. PEREIRA, Vanessa Maria (Coord.) 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro. São Francisco do Sul: Museus Nacional do Mar, 2005.

PIMENTA, Margareth (org). **Mestres artífices de Santa Catarina**. Brasília: IPHAN, 2012.

PMAP-SC. **Informativo municipal nº 02 (dezembro/2017) – pesca artesanal - município de Laguna**. Dados e resultados. Disponível em: <<http://pmap-sc.acad.univali.br>>. Acesso em 01 de março de 2018. Itajaí: UNIVALI, 2017.

POLLAC, Michael. **Memória e Identidade Social**. Estudos Históricos. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil - CPDOC/FGV, 1992. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1941/1080>> Acesso em 01 de março de 2015.

POZZO, Renata Rogowski. Projeto História Oral das Comunidades Pesqueiras Tradicionais de Laguna-SC. **Revista Canteiro**. Ano 1, n.1, set, 2014. Disponível em: <www.revistacanteiro.com.br>. Acesso em 24 de março de 2015.

RIETH, Eric (Dir.). **Tous les bateaux du monde**. [S.l.]: Éditions Glénat, 2010.

RIBEIRO, Amarolina. **O que é assoreamento?**. Brasil Escola. Disponível em <<https://brasilescola.uol.com.br/o-que-e/geografia/o-que-e-assoreamento.htm>>. Acesso em 20 de junho de 2018

RUSKIN, John. **A Lâmpada da memória**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

SILVA, Anelino Francisco da. **Significado e identidade cultural da pesca em Portugal e no Brasil**. Natal: Imagem gráfica, 2008.

UNESCO. **Convenção para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial**. Paris: 2003. Disponível em: <

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/684/> > Acesso em 19 de junho de 2018.

_____. **Patrimônio cultural Imaterial**. Site. 2017. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/intangible-heritage/>>. Acesso em 20 de junho de 2018.

VIEIRA FILHO, Dalmo et al. **Barcos do Brasil**. [Catálogo da Exposição Barcos do Brasil, realizada em Brasília, 31/08 a 18/11/2011]. Brasília: Ministério da Cultura, 2011.

VON SIMSON, Olga Rodrigues de Moraes. **Memória, cultura e poder na sociedade do esquecimento: o exemplo do centro de memória da UNICAMP**. Disponível em: <<http://www.lite.fe.unicamp.br/revista/vonsimson.html>>. Acesso em 23 de agosto de 2016.

WEISSHEIMER, Maria Regina (Org.). **Paisagem Cultural**. IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e DEPAN - Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização, 2009.

APÊNDICE

APÊNDICE A – Entrevista com o Modelista Naval Luiz Lauro Pereira Júnior, realizada em 11 de abril de 2014.

P.: Como o senhor começou a se interessar pelo modelismo naval?

Eu sempre me interessei pelo mar, sempre gostei do mar. E quando a gente veio pra essa casa aqui (sua residência atual) eu comecei a procurar alguma coisa. Porque eu sempre quis ter barcos para decorar, e não tinha aqui em Laguna para comprar, enfim. E uma vez a gente foi para Florianópolis e lá no Shopping eu vi, junto com minha mulher e minha mãe, um kit de madeira para vender e tal, olhei, caro para burro na época. Foi R\$ 500, parece. Ai eu assim, vou comprar para ver se eu monto, era um barco do mediterrâneo. Montei, ficou todo torto, todo errado. Errei tudo, tal, depois montei de novo e arrumei. E com ele veio uma planta, ai eu comecei a desenvolver em cima da planta, comecei a comprar madeira, recortar e fazer as peças novamente, mais devagar, sem agonia. E foi a partir dessa planta que eu comecei a me envolver, me envolver. Comecei então a fazer barquinhos artesanais, daqueles nossos, botes, para colocar em casa. Desse meio tempo para cá eu comecei a procurar, conheci uns amigos no Rio de Janeiro, eles me mandavam plantas, comprei muitas plantas deles, mas tudo barco de fora do Brasil. No começo assim, fora os botes, eu não me ative ainda nas embarcações do Brasil e da região. Depois, uns 10 anos depois, eu tinha uma coleção completa de barcos do mundo todo, aqui dentro da sala, o pessoal do IPHAN souberam do meu trabalho, estiveram aqui, para arredondar a conversa, eles quiseram levar para o Museu, de qualquer forma, aí de lá pra cá, fazem oito anos que eu faço trabalhos direto com eles.

Depois que eu fui para lá, que eu conheci o Professor Dalmo, o pessoal começou a me falar das embarcações, que até então eu não tinha material sobre as embarcações nossas. Então eu comecei a prestar atenção também nas embarcações da nossa cidade, foi quando eu comecei a pesquisar sobre o Seival, sobre a Canoa de Convés, sobre as Canoas Bordadas da pesca da tainha. Começamos em 2003/2004, a reproduzir uma coleção de barcos brasileiros, que é no Rio de Janeiro, que é a Coleção Alves Câmara Século XX, nós fizemos a nossa Coleção Século XXI, porque lá tinha 45 peças, só que elas não eram numa escala única, elas eram por exemplo, um barco de 4m tinha de repente tinha 1,5m, enquanto um de 15m tinha 60 cm. Então a escala era variada. E

nós padronizamos a colação na escala 1:25 e começamos a fazer. Tivemos no Rio, fotografamos, fizemos contato com o arquiteto, começamos a procurar material, aí dentro da biblioteca do próprio museu, eu passei noites e noites, eu ia para lá e saía cinco horas da manhã, nós reviramos tudo que tinha dentro da biblioteca, encontramos algumas raridades, que eram alguns planos de meados do século XX, 1950, de um saveiro, de uma barça de três paus, de um saveiro rabo de pena, e tivemos contato também com um almirante francês, que também teve no Brasil no início do século XIX e desenhou alguns barcos, conseguimos esse material, enfim, começamos a pesquisa e isso levou oito anos. Nós reproduzimos as 45 e produzimos nada mais, nada menos que 80 peças a mais. A Coleção Alves Câmara hoje tem 126 peças e ainda tá crescendo, a gente tá procurando. Quer dizer, a coleção que eles fizeram naquela época não era completa, porque eles se basearam mais no eixo Rio, Bahia e Nordeste. Por exemplo, as embarcações do sul, não tem. Canoa de convés já existia naquela época e não tem, pranchão do Rio Grande do Sul, também não apareceu e assim por diante. Aí a gente começou a acrescentar modelos, modelos, modelos e foi embora.

E agora eu estou num projeto que é os barcos do mundo, que é uma coleção que eu fui convidado a conhecer em Paris, em 2010, do Almirante Paris, que é um cara que deu três voltas ao mundo, e nessas viagens dele, ele era um apaixonado pela cultura dos povos que ele visitava, além de um cara intelectual, ele era um arquiteto, ele era desenhista, pintor, engenheiro, o cara era completo. Mas ele tinha essa sensibilidade muito grande e ele naquela época já dizia que tudo aquilo ia se acabar, tu vê, 1832, e ele já imaginava que aquelas embarcações tradicionais a tendência era desaparecer. Até porque o vapor já tava começando a tomar conta, que é a transição da vela para o vapor, e ele imaginava que cedo ou tarde aquilo ia se acabar. Então ele começou a desenhar, cada lugar que ele ia, ele desenhava, descia com a equipe dele, tirava todas as medidas e fazia aquarelas. E eu fui conhecer essa coleção, que são duzentas e poucas peças, lá no Museu Naval de Paris, eu pirei quando vi a coleção, achei a coisa mais linda do mundo. E comecei sem falar nada para ninguém, eu comecei a fazer algumas peças, a coleção não podia ser fotografada, era proibido, mas na biblioteca, tudo que tinha sobre a coleção eu comprei, os cartões, eu comprei três livros inclusive com as plantas, eu comprei também um livro na Austrália que é só das pinturas do Almirante Paris. Aí eu consegui todo o material e comecei a reproduzir essas embarcações. Não era para ninguém, eu comecei a fazer pra mim, como um desafio, pra ver se eu conseguia. Aí o pessoal do Museu, quando viu a Coleção eles

piraram, porque o pessoal do Museu foi junto, o Professor Dalmo foi junto, ele viu a qualidade lá, e viu depois o que eu fiz aqui, ele ficou apaixonado. E aí ele disseram pra eu não parar mais de fazer que nós íamos fazer a *Coleção Barcos do Mundo*. Porque lá, como é que era o título da exposição, *Todos os Barcos do Mundo*, que é uma mentira. Não era. Não eram todos os barcos do mundo, era pra dizer: os barcos do mundo. Uma amostra de cada lugar e suas embarcações. Tanto que o Brasil só tinha duas peças e a gente tem mais de duzentos tipos de barcos. Então a gente vai fazer: Barcos do Mundo. Não vão ser todos os barcos do mundo. Vai ser uma amostra de cada lugar. Eu comecei a fazer da Oceania, da China, da Arábia, só tô naquela região, Indonésia. Só que agora eu vou dar um tempo naquela lá e vou começar os barcos portugueses, vou para Portugal. Que são os barcos que realmente tiveram uma influência maior no Brasil. Não que outros países não tivessem. Holanda também teve influência, enfim. Então vou começar a recriar alguma coisa dos barcos de Portugal.

P.: E quando o senhor fala do Museu, é o Museu de São Francisco, certo?

É, em São Francisco.

P.: Não tem nada aqui em Laguna?

Ainda não.

P.: Qual é a dificuldade que você tem ao criar um modelo?

Dificuldade? Olha. Na verdade assim. Só tenho dificuldade quando eu não quero fazer aquilo ali. A minha dificuldade é essa. Quando eu não estou empolgado pra fazer, eu não me sinto motivado. Não é por arrogância. Quando eu quero fazer, eu vou cavando tudo, vou pegando o que der, me cerco de um monte de informação e faço.

P.: O que é o Modelismo Naval?

O Modelismo Naval e o Nautimodelismo, sabe que eu não vejo diferença. Já perguntei para umas pessoas e no fim é tudo a mesma coisa. Mas assim, o modelismo naval, ele tem duas vertentes. O modelismo estático e o modelismo radio controlado. O estático, que é o

meu caso, tu tenta reproduzir a embarcação sem a obrigatoriedade de tu dar movimento pra ela, acrescentar equipamento, baterias, essas coisas. Que a minha intenção, é reproduzir a peça, o mais fiel possível, tentando juntar informações no entorno dessa embarcação, não só sobre a embarcação, mas as pessoas que a utilizaram, o material que ela é construída, de que forma que ela era pintada, se era pintada ou não, que tipo de tinta, que tipo de efeito que essa tinta te dá. Porque assim, cada pessoa enxerga de uma forma, eu enxergo dessa maneira, porque eu faço os barcos primeiramente pra mim, pra me agradar. Então, no meu olhar, cada barco tem que mostrar como ele tava no dia-a-dia de trabalho, é característica do meu trabalho. Tem modelista que não. Tem modelista que ele quer fazer um trabalho perfeito, a madeira ele quer mostrar tudo à vista, o barco no final fica parecendo um móvel, de tão bem acabado, de tão bem lixado, enfim. Eu já não gosto desse tipo de trabalho, eu não enxergo dessa forma. Mas é normal, como tem pintor que pinta de um jeito e o outro faz de outro jeito, Tudo é modelismo, mas eu enxergo dessa forma. Se eu vou fazer um barco que é utilizado no dia-a-dia do trabalho, do pescador, do marinheiro, eu não vejo eu fazer uma embarcação ímpar, nova, toda perfeita. Porque na verdade esses barcos são feitos para o trabalho, feitos na beira de Lagoa, então eles não tem tempo pra ficar alisando o barco, como se fosse um automóvel. Eles fazem os concertos, o barco tem que funcionar, tem que ser funcional, então, eu vejo que eu tenho que reproduzir isso.

Ana: Como tudo tem suas imperfeições...

E como tem. Tem os desgastes. Cada quina de borda, que o cabo que passa ele até faz uma ranhura, enfim. O que eu consigo reproduzir, eu tento. Ao máximo. Então os barcos, no meu olhar, tu tem que olhar para o barco e achar que aquele barco pode ir para água e trabalhar.

P.: Quais embarcações são características do complexo Lagunar do Sul de Santa Catarina?

A canoa bordada utilizada na pesca da tainha, a baleeira ainda hoje utilizada no Farol de Santa Marta, os iates, de características européias e em grande quantidade no complexo lagunar, a canoa de convés, utilizada nos séculos XIX e meados do XX, para transporte e na pesca. As canoas simples e mais recentemente os botes de fundo chato.

P.: Atualmente existem pessoas, em Laguna, que possuem ainda o saber necessário para construir essas embarcações em tamanho real?

Sim. Hoje nós ainda temos o Seu Juca, do Morro Grande e o Seu Salvador, da Passagem da Barra. Ainda são capazes de reproduzir. O Seu Juca, a canoa de convés e a bordada e o Seu Salvador a baleeira açoriana.

APÊNDICE B – Depoimento do Mestre Carpinteiro Naval Seu Juca, colhido em 26 de julho de 2018.



O Modelista Naval, Laurinho e o Mestre naval, Seu Juca.
Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2018).

A entrevista foi conduzida como uma conversa. Nela estavam presentes, os dois nomes que em Laguna possuem o maior saber específico sobre o patrimônio naval tradicional do Complexo Lagunar, Luiz Lauro Pereira Júnior, modelista naval e Seu Juca, mestre carpinteiro naval.

Luiz L. P. Junior: Não temos apoio praticamente nenhum para que se perpetue essa tradição que ao meu entender é maravilhosa, né. É aquela simbiose do homem com a natureza, porque sempre se falou de destruição da natureza, de não se poder tirar mais nenhuma madeira da natureza, mas não foi o barqueiro, não foi o mestre construtor que acabou com a natureza.

Seu Juca: Eu acredito que não. Pelo pouco conhecimento da gente, não foi assim, não foi esse povo que fabricava canoa que estragou a natureza.

Luiz L. P. Junior: Em hipótese alguma, bom, seu Juca eu gostaria que o senhor falasse como que o senhor começou, do seu pai, dessa tradição que veio da família, da uma aula pra gente aí.

Seu Juca: Na verdade é que eu sou um dos mais novos na família, mas eu tinha dois irmãos mais velhos que trabalhava e meu pai também, eu comecei trabalhando com meu irmão mais velho, depois com meu pai, depois eu fui pra Itapiruba trabalhar com meu outro irmão, que ainda tá vivo, tem 90 anos.

Luiz L. P. Junior: Eu conheci ele, estive lá na casa dele.

Seu Juca: Então ele foi um pouco do meu professor. Aí depois a gente casou e formou uma família, comecei a trabalhar sozinho. Aí veio, trabalhei eu acho que uns 40 anos, nessa profissão de canoa.

Luiz L. P. Junior: só de canoa?

Seu Juca: Só de canoa. Eu acredito que eu andei fazendo umas 140 canoas.

Luiz L. P. Junior: Seu Juca, as maiores quanto mediam? São as bordadas né? Na verdade o Seu Juca hoje, ele e o filho dele, são eu acho que a única família hoje em Santa Catarina que ainda constroem as bordadas né?

Seu Juca: Eu acredito que sim. Não se vê mais ninguém.

Luiz L. P. Junior: Tanto que tá vindo tudo de Florianópolis, pra ser consertado aqui.

Seu Juca: do Rio Grande, da região sul vem tudo pra nós né.

Luiz L. P. Junior: Qual foi a maior canoa que o senhor fez assim?

Seu Juca: Onze metros e meio

Luiz L. P. Junior: Um único pau?

Seu Juca: Um único pau. Ela veio do Paraná. A tora veio do Paraná.

Luiz L. P. Junior: Que madeira era Seu Juca?

Seu Juca: Era timbauva. Pra nós, aqui do sul timbuva, mas pro pessoal do norte timbauva. Então, foi a maior. Ela tinha 1,64m de largura, menos a borda.

Luiz L. P. Junior: Nossa, era a canoa de convés que a gente queria fazer!

Seu Juca: Até mais, porque tu vê. No mar grosso botava 4 toneladas de peixe, os tripulantes, e rede, e ela andava no mar grosso tranqüilo, era bem grande a canoa.

Luiz L. P. Junior: Ela era bordada?

Seu Juca: Bordada. Eu nem sei se essa canoa existe mais, até uns anos atrás ainda estava no nosso cuidado, era nossa.

Luiz L. P. Junior: E onde é que ela estava?

Seu Juca: Em Itapiruba. Ela pescava lá.

Luiz L. P. Junior: Agora, essa canoa seria interessante, conseguir ela e transformar em canoa de convés, ou o senhor acha que não seria possível?

Seu Juca: Não, o feitio dela não é muito para convés né. É muito diferente, a canoa de convés é diferente.

Luiz L. P. Junior: É verdade. Seu Juca também faz umas canoazinhas em miniatura, essa aqui não ta acabada, é a única que ele tinha aqui também, e nós pegamos para explicar, falta um acabamento dela, pra que ele explicasse pra nós, qual a nomenclatura que ele dá pra cada entrada, pra cada saída, e, por exemplo, a canoa de convés, não tem essa entrada tão grande né?

Seu Juca: Não, pra nós é o vazado. A canoa de convés é mais empussada pra carga.

Luiz L. P. Junior: O senhor diz mais empapussada, é que essa área aqui...

Seu Juca: Ela vem mais embaixo...

Luiz L. P. Junior: Ai vai boiar mais?

Seu Juca: Vai boiar mais porque ela pega uma parte maior da água né, então é bem mais pra carga, essa aqui é pra enfeite por isso ela é mais cortadinha aqui.

Luiz L. P. Junior: Certo, mas se o senhor fosse fazer uma canoa, vamos supor, essa aqui é uma canoa de borda lisa né, comum...

Seu Juca: Isso.

Luiz L. P. Junior: O senhor faria com essa entrada ou o senhor mudaria alguma coisa?

Seu Juca: Não tanto assim, um pouco menos, sendo pra serviço um pouco menos.

Luiz L. P. Junior: Ela não teria tanta entrada aqui?

Seu Juca: Não, pra não calar muito na água.

Luiz L. P. Junior: Quer dizer, com essa entrada seria um canoa boa pra vela?

Seu Juca: boa pra vela e bonita. Pra vela sim, quanto mais vazado aqui, mais ela escapa água, mais água escapa nela né.

Luiz L. P. Junior: Seu Juca, então essa entrada aqui o senhor chama de?

Seu Juca: Vazado.

Luiz L. P. Junior: Também, dos dois lados?

Seu Juca: Dos dois lados. E aqui é a linha do fundo, a patilha né.

Luiz L. P. Junior: A patilha é a quilha né?

Seu Juca: É a quilha é. E a parte de dentro, agente poe assim, pra nós é paneiro, esse e esse, os bancos, essa não tem Carolina, porque é pequeninha, tem Carolina também pra vela.

Luiz L. P. Junior: A Carolina é uma peça que vai no fundo da canoa , ai o banco é vazado, onde bota o mastro.

Seu Juca: E esse aqui é para alguns friso, pra outros embono.

Luiz L. P. Junior: Eu conheço por embono.

Seu Juca: Embono, eu também. Mas tem alguns que chamam friso, tem dessas coisas, então cada um tem uma maneira. E é assim, a gente controla o comprimento dela pela boca, conforme o comprimento a gente faz a boca, ou conforme a boca faz o comprimento.

Luiz L. P. Junior: Certo. É normalmente o senhor faz o contrário, é pela boca. Porque o senhor tem um tronco, o tronco o senhor não pode (...). só se o senhor abrir o tronco e botar uma tábua né? Mas assim, normalmente eu acho que o senhor vai mais pela boca pra definir o comprimento da canoa?

Seu Juca: Sim, vamos dizer assim, eu to fazendo, uma canoa com 80 de boca, são 8 vezes 8, o comprimento, se ela tem 80 de largura, eu 8 vezes 8. Seis metros e quarenta. Esse é o padrão da canoa.

Luiz L. P. Junior: E o pontal?

Seu Juca: O pontal é a metade, se é uma canoa de madeira leve, pode fazer menos um pouquinho. O pontal menos um pouquinho da metade, mas, se é uma canoa...

Luiz L. P. Junior: A metade que o senhor diz, da boca.

Seu Juca: Da boca. Vamos dizer, ela tem 80 de boca, fica 40 de pontal. Se é uma madeira pesada, tu pode acrescentar mais uns 3 centímetros. Uma canoa de 80, 3 ou 4 no máximo.

Luiz L. P. Junior: Ah, porque ela vai calar mais na água, ai você levanta pra ganhar aquele...

Seu Juca: Sendo uma canoa de madeira leve, então a metade já é suficiente.

Luiz L. P. Junior: É, fazer uma de canela, que já é pesada, tem que fazer assim.

Seu Juca: É aí tem que fazer conforme a necessidade né, conforme ela pede para ser feita pra andar no mar.

Luiz L. P. Junior: Seu Juca nós estávamos conversando, com a Ana, a muito tempo nós viemos desenvolvendo esse trabalho, e eu tava comentando com ela né, a questão da vela, que o pessoal abandonou a vela.

Seu Juca: Abandonou.

Luiz L. P. Junior: E uma vez eu tava conversando, com um amigo meu que é também pescador, e ele não tava mais utilizando a vela, ai eu perguntei pra ele, e cara, porque que tu não usa a vela também, como auxiliar, de repente pifa o motor, ele me respondeu, porque que todo mundo anda de carro e eu tenho que andar de bicicleta? Porque que eu vou andar com um barco só a vela, e vou abrir mão da segurança do motor? Ai eu me questionei, até que ponto nós devemos achar que as pessoas devem permanecer naquela tradição que a gente gosta e acha que tem que ser preservada, em detrimento do próprio conforto dele? Mas eu acho que as duas coisas poderiam conviver, não é?

Seu Juca: Poderiam sim. Eu andaria, ainda tenho.

Luiz L. P. Junior: Pois é, eu sei, Seu Juca é velejador.

Seu Juca: Eu ainda tenho de uma vela, duas velas, pras canoinhas que estão ali né? Mas eu tava conversando nesse assunto com o pessoal dos madero, que é do meu time, do meu tempo, tu entendeu? Então eles pescaram muito aqui quando eram novo, depois foram pra Joinville, e agora voltaram pra pescar aí, se aposentaram agora tão voltando. Pois é rapaz naquela época a gente olhava pro sul ou pro

norte, e dizia, ó aí vem uma tormenta, os pescador já tinha esse conhecimento, vamos correr porque tá vindo. E hoje, eu acho que 99% dos pescadores, não sabe botar uma vela na canoa. Não sabe mesmo. Até os meus filhos, que foram criados junto comigo na pesca, mas já foi no motor, se eu dar uma vela pra eles botarem, eles não sabem. Não sabe esticar verga, retranca, essas coisas eles não sabem.

Luiz L. P. Junior: Essa aqui é aquela vela de espicha, eles usavam a vela de espicha né, que é uma velinha, que tem um bambuzinho no meio e tal, e é a vela tradicional das canoas nossas aqui né Seu Juca?

Seu Juca: Sim.

Luiz L. P. Junior: Sempre só essa né?

Seu Juca: Só aquele tipo ali, menos a canoa de convés. Que eram duas.

Luiz L. P. Junior: Ah sim, a canoa de convés já tinha a carangueja, era outra conversa.

Seu Juca: Sim. Isso, isso.

Luiz L. P. Junior: E seu Juca, e a canoa de convés, o senhor chegou a conhecer ela de perto?

Seu Juca: Ah sim, conheci, andei bastante com elas. Aquela doca da Laguna, Laurinho, a gente chegava lá, toda a mercadoria que vinha do interior, da região, das beira rio assim, ia tudo pras canoa lá na doca, tudo. Então ali era o comércio de frango, de porco, de banana, enfim...

Luiz L. P. Junior: Lenha?

Seu Juca: De lenha que era o principal. Então, bastante. Na época aqui nem estrada não tinha, o nosso transporte era canoa também. Então nós íamos pra lá.

Luiz L. P. Junior: E na volta as canoas traziam o produto industrializado né, vamos supor, querosene...

Seu Juca: Sal..

Luiz L. P. Junior: ferramenta..e levava pros colonos, o pessoal do interior.

Seu Juca: Isso aí é. era o meio de transporte que existia também né, não tinha outro.

Luiz L. P. Junior: O Ana, eu queria fazer um parêntese aqui. Nós, eu, o Seu Juca e mais algumas pessoas, estamos a acho que quase 12 anos né Seu Juca?

Seu Juca: É, por aí.

Luiz L. P. Junior: tentando viabilizar a verba necessária pra gente refazer uma canoa de convés, que na verdade foi o barco mais emblemático de todo o complexo lagunar. Uma embarcação que foi feita, única e exclusivamente para ser utilizada no complexo lagunar. Vinha de Jaguaruna, Tubarão, Imaruí, Imbituba.

Seu Juca: Tubarão, vinha lá do Rio do Pouso.

Luiz L. P. Junior: Lá do Rio do pouso, Pouso Alto. Então, era uma embarcação que atendia toda a região sul, onde pegava todo o complexo lagunar, e elas vinham pra Laguna, que era o ponto de referência, era o maior ponto comercial na época.

Seu Juca: sim.

Luiz L. P. Junior: Então dessa época, não sobrou nenhuma canoa pra ficar pra história, nada dela, e nós estamos, estávamos com o projeto pronto de pesquisa minha, e o conhecimento do Seu Juca pra gente refazer uma dessa em tamanho natural. Mas hoje, infelizmente, nós já estávamos com o caminho bem, quase lá, nós já estávamos chegando quase lá com o projeto, um projeto que não tem mão do governo, um projeto nosso, particular. Mas nós já estávamos buscando, apoio de algumas entidades, já estava quase tudo certo. Mas infelizmente, aconteceu que o Seu Juca teve um problema de saúde e hoje ele não tem mais condições de bancar uma construção de tanta monta, que seria a construção de uma canoa de convés, que eu quero que o Seu Juca fale um pouco sobre a construção dela, que é com dois troncos, uma construção que exige muito do físico, não é seu Juca?

Seu Juca: Exige. Porque no mínimo cada tronco desse vai pesar umas quatro toneladas.

Luiz L. P. Junior: são dois ou três troncos né?

Seu Juca: Dois ou três. Mas conforme o diâmetro de cada um vai juntando um no outro. Vai acertando, fazendo, a junta pra encostar bem, e depois ali a gente talha essa canoa. E ia ter um comprimento na altura do pontal, porque os dois troncos, uma canoa de 1,80m de largura, não ia dar o pontal certo. E ia completar com outras madeiras.

Luiz L. P. Junior: Com tabuado?

Seu Juca: Com tabuado.

Luiz L. P. Junior: A ta, pra fechar o pontal, o pontal é essa altura aqui, nós teríamos que completar com tabuado.



Seu Juca: E depois, ela tem o porão, no caso é aqui né.



Luiz L. P. Junior: Que seria o convés.

Seu Juca: O convés. E ia ter o mastro também né, pra vela.

Luiz L. P. Junior: Sim, nós íamos refazer a embarcação como era, já tava com a pesquisa pronta, tipo de tinta, material que era usado pra ferragem, enfim, tudo. Mas infelizmente, hoje uma das únicas pessoas que poderiam refazer ela, hoje não tem mais, condições, quer dizer.

Seu Juca: É, hoje ficou difícil.

Luiz L. P. Junior: A importância que nós damos pra cultura do Brasil é essa. Nós levamos doze anos, pra levantar essa, eu vou dizer assim, é irrisório o que a gente pedia, pra fazer. E infelizmente a gente ouviu coisas que não vale a pena nem relatar. E infelizmente é essa.

..
Seu Juca: Parou por aí né.

Luiz L. P. Junior: Parou por ai. Parou por ai. E agora vamos falar de coisa boa, que eu vim aqui pra falar de coisa boa.

Seu Juca: Isso, isso.

Luiz L. P. Junior: A gente conversando, por que a gente fez as embarcações que se usam aqui no complexo lagunar, então a gente mencionou, os botes, que na verdade esses botes vieram trazidos do Rio Grande e depois começaram a ser construídos aqui.

Seu Juca: É, porque antes era uma baterinha.

Luiz L. P. Junior: Uma baterinha pequena né? Porque os botes vieram do Rio Grande?

Seu Juca: Do Rio Grande.

Luiz L. P. Junior: A gente falou das canoas de borda lisa, falamos da canoa bordada, das bateiras e dos botes. E também comentamos da canoa de convés, que já é uma embarcação que já é extinta.

Seu Juca: Já é extinta. Não existe mais.

Luiz L. P. Junior: E é isso né Seu Juca, o Senhor pode completar pra nós aí, o que que o senhor poderia deixar de mensagem pra nós.

Seu Juca: Hoje a mensagem que eu do, que eu diria pra vocês que, a saudade existe, da profissão. Eu sei fazer casa, trabalho bem com casa, trabalho bem...

Luiz L. P. Junior: Com a madeira né?

Seu Juca: Com a madeira, muito bem, de modo geral. Mas a especialidade, canoa. Pra mim, eu nunca senti cansaça trabalhando em canoa, sempre gostei muito. Mas hoje, a idade chegou, também não se pode, derrubar mais uma tora de madeira pra fazer uma canoa, que a lei proíbe né? E é assim. Hoje, na verdade, é a saudade e pronto.

Luiz L. P. Junior: É saudade né?

Seu Juca: Saudade, eu tenho saudade da profissão. E também, imagina. Ó, isso aqui é pra matar a saudade [aponta para a canoa em miniatura em seu colo]. É essa aqui é pra matar a saudade, eu faço elas assim, de vez enquanto, só pra matar saudade. Porque trabalhei muitos anos né, meio pai veio nisso, meu pai trabalhou 60 anos direto, meu pai não tinha outra profissão, era casa e canoa, mas mais era canoa, porque na época usava muito né?

Luiz L. P. Junior: Só o seu pai, 60 anos!

Seu Juca: 60 anos. Esse irmão que ta lá com 90 anos, ele trabalhou eu acho que isso aí também, 60 anos. Eu no mínimo uns 40, até mais. O outro irmão mais velho também, a profissão dele era essa, e agora tem um filho que faz reforma nas canoas. Não tem mais como fazer canoa.

Depois da entrevista-depoimento, Seu Juca confessou que acredita que a profissão de mestre naval, provavelmente, parou por aqui.

“Eu acho que essa tradição, essa profissão parou por aqui”.